COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

DEUXIÈME SESSION—ONZIÈME PARLEMENT

9-10 EDOUARD VII, 1909-10

VOL. XCV

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE VINGT-DEUXIÈME JOUR DE FÉVRIER JUSQU'AU VINGT-TROISIÈME JOUR DE MARS, INCLUSIVEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1909-10

ERRATA.

Colonne 4769: Discours de M. G. Boyer sur la marine de guerre, 4e, 5e, 6e, 7e et 8e lignes: remplacer " parcouraient ", " frappaient ", " criaient " par " parcourraient ", " frapperaient ", " crieraient ".

Débats des Communes

DEUXIÈME SESSION—ONZIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 22 février 1910.

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

CLASSEMENT DES DEBLAIS SUR LE CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

M. A. H. CLARKE, en l'absence du président, M. Geoffrion, dépose le 2e rapport du comité spécial d'enquête sur les accusations de M. Lumsden. Ce rapport est ainsi libellé:

Le comité spécial chargé de faire une enquête au sujet des accusations portées par M. Hugh D. Lumsden, contre quelques-uns des ingénieurs du chemin de fer transcontinental présente son deuxième rapport en ces termes:

Votre comité recommande que les procès-verbaux de ses séances ainsi que les témoignages qui y seront entendus soient imprimés de jour en jour pour l'usage du comité, et que la règle 72 soit suspendue à cet égard.

M. A. H. CLARKE propose l'adoption du rapport.

M. HENDERSON: Je m'aperçois que le rapport recommande que la preuve soit imprimée pour l'usage du comité. Les membres de la Chambre s'intéressent très profondément à cette enquête, et on devrait, il me semble, faire imprimer assez d'exemplaires de la preuve pour en fournir un nombre raisonnable à chaque député.

M. SPROULE: Est-il entendu qu'un grand nombre d'exemplaires seront imprimés, car je suis d'avis que cela est fort à désirer? Chaque député devrait pouvoir étudier la preuve avant que le comité fasse rapport à la Chambre, afin d'être plus en état de se prononcer lorsque le rapport sera communiqué à la députation. Je propose que la motion soit modifiée dans ce sens-là.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Quoique la motion porte que le rapport soit imprimé pour l'usage du comité, il arrive invariablement qu'il reste des exemplaires disponibles et je n'ai aucun doute que tout député qui en désirera pourra s'en procurer. Naturellement, la Chambre doit attendre le rapport du comité, mais je crois que les députés pourront aisément se procurer un nombre suffisant d'exemplaires par l'entremise des membres du comité.

(La motion est adoptée.)

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. GORMAN: J'ai inscrit sur le feuilleton un avis de motion portant le numéro 15. Cette motion ne pourrait être discutée que pendant un jour réservé aux affaires des députés, mais, vu qu'il n'en reste plus, je demande la permission de retirer ma motion, car j'ai l'intention de soulever cette question d'une autre manière.

(L'avis de motion est rayé.)

RAPPORT DU COMMANDANT WAKEMAN SUR L'INDUSTRIE DU HOMARD.

M. SINCLAIR propose l'adoption du 5e rapport du comité permanent de la marine et des pêcheries.

M. R. L. BORDEN: Quelles sont les conclusions du rapport?

M. SINCLAIR: Pendant les vacances parlementaires, le commandant Wakeman, fonctionnaire du ministère de la Marine et des Pêcheries, a été chargé de recueillir des dépositions au sujet de l'industrie du homard. Il a accompli sa tâche et communiqué son rapport qui suggère de faire certaines modifications à la loi concernant les pêcheries. Ses conclusions ont été soumises au comité de la marine et des pêcheries. Le comité recommande qu'un millier d'exemplaires du rapport du commandant Wakeman soient imprimés.

(La motion est adoptée.)

DEMANDES DE DOCUMENTS.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Je désire répondre à une question que le représentant de Welland (M. Gorman) m'a posée hier. Il voulait obtenir des renseignements au sujet d'un rapport dont le dépôt a été demandé à la dernière session de la législature fédérale, relativement aux dragueurs de l'Etat et à leur emploi depuis quatre ans. Ce rapport a été préparé et transmis, selon l'u-

sage, au secrétariat d'Etat. Je suppose qu'il pourra être communiqué à la députation dans un jour ou deux.

Le représentant d'Algoma-ouest (M. Boyce) m'a fait une question concernant le bassin de radoub du Sault-Ste-Marie, question qui, je dois le dire, était inusitée pour ne pas dire blessante; car si elle est blessante, c'est probablement par inadvertance de la part de l'honorable député. Il a demandé si une déclaration que j'ai faite au sujet de la conduite du ministère relativement au bassin de radoub du Sault-Sainte-Marie était conforme à la vérité, et il a mentionné une nouvelle publiée dans un journal qui annonçait qu'un décret avait été rendu en conseil pour venir en aide à cette entreprise. Je puis déclarer à mon honorable ami que je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai déjà dit, ni rien à en retrancher. La demande en bonne et due forme n'a pas été communiquée au ministère; elle ne sera pas soumise au conseil avant que le rapport de l'ingénieur soit prêt; aucun décret n'a été rendu et aucune décision n'a été prise au sujet du subventionnement de ce bassin de radoub.

M. R. L. BORDEN: Je demanderai au ministre des Finances s'il y aura un budget supplémentaire et, dans l'affirmative, quelle est la date probable de son dépôt.

L'hon. M. FIELDING: On prépare dans le moment le budget supplémentaire de l'exercice en cours. Quant au prochain exercice, je ne suis pas encore en mesure de répondre à la question de mon honorable ami. S'il doit y avoir un budget supplémentaire, il ne pourra pas être communiqué à la Chambre avant quelque temps. Celui de l'exercice courant sera déposé sous peu.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 95) relatif au service de la marine du Canada, sur l'amendement de M. R. L. Borden et sur le sous-amendement de M. Monk.

M. RALPH SMITH (Nanaïmo): Monsieur l'Orateur, hier soir, j'ai eu le privilège d'entretenir la Chambre de ce sujet pendant quelques instants, et je puis lui promettre que je n'abuserai pas longtemps de son indulgence, cet après-midi. Mais, originaire d'une province maritime et, à vrai dire, de la circonscription la plus reculée de l'Ouest canadien, je crois que le devoir m'incombe de me former une opinion sur le sujet et de faire connaître mon sentiment à la députation. Hier soir, j'ai parlé du représentant de Vancouver, qui a pris la parole avant moi, et je désire encore mentionner une chose ou deux auxquelles il a attaché beaucoup d'importance et qui ont trait à la politique ministérielle qui fait le sujet du présent débat.

Je ferai une correction très importante et très nécessaire à l'un des arguments invoqués hier soir par l'honorable député. Il a déclaré que ce qu'il y avait peut-être de plus pernicieux et de plus insidieux dans le projet de loi ministériel c'était une tentative subreptice et déloyale de modifier les rapports du Canada avec la mère patrie. Aux termes de l'article 15 de la loi concernant l'Amérique britannique du Nord, le commandement en chef de toutes les forces militaires et navales du Canada continue à appartenir à la couronne, et l'honorable député a entrepris d'expliquer qu'à ses yeux la constitution du Canada, l'article 15 de la loi organique, subissait une grave atteinte, et que le projet soumis à la Chambre et au public par le ministère ne maintient pas l'autorité de la couronne sur les forces navales et militaires de l'empire ou du Canada. En invoquant cet argument, mon honorable ami a simplement fait voir à la Chambre qu'il n'avait pas lu le bill dont elle est saisie, car l'article 4 est exactement calqué sur l'article 15 de la loi concernant l'Amérique britannique du Nord. Je lirai les deux articles, ainsi que je l'ai fait hier soir en l'absence de l'honorable député, parce qu'il a attaché une extrême importance à la thèse qu'il soutenait. En réalité, il a semblé à ceux qui l'ont écouté qu'il avait fait une importante découverte.

Aucun des principaux membres de l'opposition n'avait mentionné cette question auparavant, et d'après l'attitude de mon honorable ami, on aurait cru qu'il avait fait une découverte très importante, et que le Gouvernement en proposant cette politique détruisait de fond en comble la constitution du Canada, et rompait l'harmonie qui devait exister entre le Canada et la mère patrie. L'article de la constitution dont il parle se lit comme suit:

> Le commandement en chef de la milice de terre et de mer et de toutes les forces navales et militaires en dehors et dans le Canada appartient et continuera d'appartenir au roi.

ou à la couronne si vous voulez. Je vais donner lecture maintenant de l'article dans le bill devant cette Chambre:

> Le commandement en chef des forces navales est attribué au roi, qui l'exerce et administre personnellement ou par l'intermédiaire du Gouverneur général agissant comme son représentant.

Il en conclut que cet acte inconstitutionnel était une preuve de la disposition du Gouvernement d'amener une rupture de cette alliance forte qui doit exister entre le Canada et l'empire, et de pousser notre pays vers l'indépendance absolue, et peut-être dans l'avenir vers la séparation de

l'empire. Telle est l'attitude qu'a prise mon honorable ami, et l'une des preuves les plus fortes qu'il a apportées que le bill actuel indique de la part du Gouvernement une disposition de ce genre, est qu'il n'est pas rédigé dans les termes exacts de l'acte de la Confédération relativement à l'autorité de la couronne en rapport avec le commandement des forces navales et militaires de l'Angleterre et du Canada. Conséquemment, il est d'importance considérable que cette question soit soumise à l'attention de la Chambre, et qu'on la modifie.

La critique suivante, et à peu près la seule que mon honorable ami ait faite contre la politique du Gouvernement, est qu'en temps de guerre le bill donne au Gouverneur en conseil du Canada le droit de décider si les forces navales ou militaires seront envoyées pour la défense de l'empire. Mon honorable ami a cru que c'était une omission très sérieuse. Je ne sais pas exactement sur qui il voulait faire reposer la responsabilité car il faut que la responsabilité repose sur quelqu'un. Mais mon honorable ami a prétendu de plus que les principaux chefs du parti libéral n'étaient pas fidèles aux traditions de l'empire britannique, cherchaient à développer une nationalité absolument indépendante, et son raisonnement l'obligeait à s'opposer à cette disposition de la loi qui dit qu'il faudra que le Gouverneur en conseil décide si les forces militaires ou navales du pays devront être envoyées à l'aide de l'empire en cas de guerre. Cette conclusion de mon honorable ami était purement une conclusion politique.

M. COWAN: L'honorable député veut-il séparer l'article 4 de l'article 18, ou veut-il interprêter les deux ensemble, et si le Gouverneur peut agir quelle est la nécessité d'un décret du conseil tel que le dit l'article 18?

M. RALPH SMITH: Monsieur l'Orateur, je suis mon honorable ami sur son propre terrain. Il s'est plaint l'autre soir qu'il y avait un danger très sérieux pour le Canada d'être obligé de se soumettre à l'autorité du Gouverneur en conseil dans le cas où des hostilités se déclareraient entre l'Angleterre et une autre nation, et il a établi cette prétention en disant qu'il n'avait pas confiance dans les chefs du Gouvernement actuel, vu qu'il croyait que leur but était l'indépendance et la séparation.

Ces conclusions montrent que mon honorable ami portait la question sur un terrain entièrement politique; parce qu'il n'avait pas confiance dans les chefs du Gouvernement; il craignait de se reposer sur eux dans une éventualité de ce genre. Je suppose que mon honorable ami n'aurait aucune crainte si un gouvernement conservateur était au pouvoir. C'est là ma réponse à l'objection de mon honorable ami. Si ses amis étaient au pouvoir, le Gouverneur en conseil serait très bon, et l'empire serait absolument en sûreté. Mais l'idée m'est venue à ce moment que même dans ce cas là, mon honorable ami ne pourrait pas avoir beaucoup de confiance, à cause de l'attitude de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), un membre très important du parti politique de mon honorable ami, que tout le monde doit s'attendre raisonnablement à voir devenir un ministre d'importance dans un gouvernement conservateur. Conséquemment, j'ai pensé que mon honorable ami ne pourrait pas croire l'empire entièrement en sûreté même si ses propres amis étaient au pouvoir. Si un membre du gouvernement libéral a des tendances vers l'indépendance, c'est bien moins grave que l'accusation portée contre le chef du parti conservateur de la province de Québec contre la diplomatie anglaise et dans ces circonstances, il ne serait pas raisonnable de la part de mon honorable ami de Vancouver de s'attendre que la présence dans un gouvernement conservateur de l'honorable député de Jacques-Cartier donnera plus de sûreté à l'empire.

M. COWAN: Puis-je demander à l'honorable député de Nanaïmo, avant qu'il abandonne le mérite de la question, de répondre aux questions que je lui ai posées, et de plus de nous dire quel serait le résultat si le Gouvernement n'adoptait pas de décrets en vertu de l'article 18?

M. RALPH SMITH: Ma réponse sera simple. Ainsi que je l'ai dit, mon honorable ami a confondu deux choses hier soir dans la politique du Gouvernement. Il a dit que le Gouvernement détruisait la constitution de ce pays—que la constitution décrète que le roi est le commandant des forces de terre et de mer dans le Canada, tandis que le bill ne dit pas la même chose. J'ai démontré à cette Chambre que mon honorable ami se trompait. Son autre argument était que si des hostilités étaient déclarées entre l'Angleterre et un autre pays, il serait dangereux de se reposer sur l'autorité du Gouverneur en conseil, spécialement tel qu'il est présentement constitué. Je ne discute pas l'interprétation légale que mon honorable ami peut donner à ce bill maintenant qu'il a repris ses sens; mais je réponds aux déclarations qu'il a faites lorsqu'il était un peu excité, et si ces déclarations ne peuvent pas supporter la critique, ce n'est pas ma faute. Je ne fais que critiquer ce que mon honorable ami a dit et je le critique sans préjugés et sans animosité, vu que je n'ai que de bonnes dispositions à son égard; mais dans une question importante comme celle-ci, la décision que prendra cette Chambre devra être basée sur le raisonnement et non pas sur la colère ou l'excitation.

Mon honorable ami a beaucoup critiqué une déclaration de l'honorable premier ministre, qu'il a répétée au grand amusement des honorables membres de la gauche. C'est pourquoi on m'a rappelé à l'observation du règlement, lorsque j'ai fait une remarque. Mon honorable ami a essayé d'amuser ses amis de l'autre côté de la Chambre en voulant montrer combien était ridicule la déclaration du premier ministre que lorsque l'Angleterre était en guerre le Canada l'était aussi, et que toutes les fois que l'Angleterre serait en guerre, il ne s'ensuit pas que le Canada le sera.

Je me suis amusé, monsieur l'Orateur, de la simplicité qu'a montrée mon honorable ami, et s'il veut bien me pardonner, je dirai de la vanité qu'il a eue de croire qu'il pouvait amuser la Chambre ou plaire à ses amis par la simple répétition de quelques phrases. Mon honorable ami n'a jamais essayé à analyser la déclaration du premier ministre. Il ne lui est jamais venu à l'esprit que cette déclaration avait du bon sens. Lorsque le premier ministre l'a faite en langage ordinaire, et tiré des arguments très simples de faits bien clairs, j'ai conclu facilement que l'Angleterre pouvait être en guerre sans qu'il y eût nécessité pour le Canada de l'être lui-même. L'Angleterre peut très souvent être en guerre dans les différentes parties de l'empire, et que cette guerre ne soit pas suffisamment importante pour l'obliger à demander l'aide du Canada; et si je comprends bien, telle a été exactement la signification des paroles du premier ministre.

Je demanderai à la Chambre de m'écouter pendant quelques minutes pendant que je discuterai les trois questions qui lui sont soumises. On nous demande de voter pour l'une des trois politiques suivantes: premièrement, la politique du Gouvernement; deuxièmement, la politique du chef de l'opposition; troisièmement, celle du député de Jacques-Cartier. Dans quelles circonstances cette question nous a-t-elle été soumise? Comment se fait-il que, soudainement, dans l'espace d'un an, on nous demande d'étudier et de décider la question de créer dans ce pays une marine qui coûtera des millions de dollars? Cet état de choses résulte du fait qu'un sentiment étrange d'excitation et d'émotion s'est emparé de certains hommes en Angleterre, ce qui a excité les esprits politiques dans notre pays, et l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) s'alarmant soudainement pour la sûreté de l'empire, proposa une motion dans cette Chambre pour discuter cette question.

A la suite de cette discussion, le très honorable premier ministre proposa de modifier la motion de l'honorable député de Toronto-nord. Mon honorable ami le chef de l'opposition s'engagea ensuite avec le consentement de ses amis, que la résolution qui pourrait être adoptée en cette circonstance devra exprimer le sentiment unanime des deux côtés de la Chambre. A mon avis c'était une excellente manière de régler une question de cette importance, qui touchait aux intérêts de ce pays et de l'empire en général. La résolution proposée par l'honorable député de Toronto fut modifiée par l'honorable chef du Gouvernement, et modifiée de nouveau à la demande du chef de l'opposition, et finalement la Chambre adopta unanimement cette résolution ainsi modifiée. Où était l'honorable député de Jacques-Cartier alors? Vu son attitude actuelle, quelle excuse a-t-il à offrir de son inertie et de son inaction en cette occasion? Il n'a pas protesté il y a un an, lorsque cette résolution a été unaniment adoptée; mais dès que le Gouvernement se fût engagé à proposer de faire quelque chose pour donner plus de force à l'empire, alors l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), déclare qu'il ne croyait pas que cette excitation concernant les forces navales de l'Angleterre signifiait quelque chose, qu'elle était purement fictive et s'était répandue de la mère patrie au Canada. Mais si telle était son opinion, quel était le meilleur temps pour la faire connaître?

C'est, à ce que je prétends, lorsque le député de Toronto-nord (M. Foster) présenta son projet de résolution, c'est lors de la discussion qui s'ensuivit qu'il aurait dû élever la voix. Mais au lieu de cela, il a quitté son siège, il est sorti de la Chambre, il s'est dérobé à son devoir, et cela bien qu'il fût convaincu dans le temps qu'il existait au Canada un émoi inconsidéré. C'est alors que l'honorable député aurait dû faire la critique qu'il a faite un an plus tard, et je prétends qu'en omettant de la faire, il a failli à son devoir. Mais un an plus tard lorsque déjà l'excitation est moins grande et que le calme tend à se rétablir, c'est alors qu'il se met en colère, qu'il montre les dents à ses propres amis, bat en brèche les mesures proposées par ses propres amis politiques, et, enfin, manifeste son désir de protéger l'empire en proposant comme amendement que toute la question soit soumise au verdict de l'opinion populaire. Je me suis rappelé involontairement cet ancien couplet.

When the devil was sick, the devil a monk would be;
When the devil was well, the devil a monk was he.

Le moment où l'honorable député aurait dû affirmer son opinion et faire valoir son influence, c'est lorsque l'émoi eut commencé à se manifester, mais alors il s'est abstenu de faire son devoir. C'est lorsque l'occasion était favorable pour se faire entendre, qu'il a jugé à propos de se taire.

Un mot seulement de plus au sujet du représentant de Jacques-Cartier (M. Monk). Il est amusant de relever le contraste entre

son attitude et celle du représentant de Victoria (M. Cowan). Celui-ci a parlé deux heures hier soir, et les neuf dixièmes du temps tourné du côté du représentant de Jacques-Cartier. On se rendait parfaitement compte que son argumentation, sa faconde, sa rhétorique étaient toutes pour le bénéfice du représentant de Jacques-Cartier. Il n'a cessé un instant d'envisager celui-ci, bien que ses paroles eussent pu tout aussi bien être dirigées contre les occupants des banquettes ministérielles. L'orateur semblait vouloir dire: ceux-là sont assez coupables, mais vous l'êtes encore bien davantage, et à mon avis vous êtes un facteur plus dangereux au sein de l'empire que même les membres de la droite.

Le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), s'est déclaré très mécontent de la diplomatie anglaise. Il a rappelé à la Chambre une déclaration faite par le très honorable premier ministre, que tout affaiblissement de la suprématie de l'Angleterre sur l'océan mettrait en péril la force et l'intégrité du Canada, et il n'a pas manqué d'exprimer son dissentiment à cet égard. Puis il s'est mis à dénigrer la diplomatie anglaise et à signaler ses mauvais résultats en ce qui regarde le Canada. Quant à moi, je suis plutôt porté en faveur de la Grande-Bretagne et de la diplomatie anglaise. Anglais d'origine, établi depuis quelques années seulement au Canada, je n'ai aucune raison de me méfier de la fidélité des Canadiens envers la Grande-Bretagne; mais je dirai ceci: personne n'a le droit de dénigrer la diplomatie anglaise quand il refuse de dépenser un dollar pour la protection de son propre pays. Sans doute, la Grande-Bretagne, au cours des négociations diplomatiques, est tenue de faire des sacrifices, mais il ne faut pas perdre de vue qu'elle est appelée à protéger tous les pays au sein de l'empire, tous ses moyens diplomatiques doivent être mis en œuvre pour le bénéfice de l'empire; et quiconque, comme l'honorable député, dans un discours très virulent, s'oppose à ce que le Canada fasse la moindre contribution ou le moindre effort pour sa propre défense ou celle de l'empire, n'a guère bonne grâce à critiquer les résultats obtenus par la diplomatie anglaise. Il a fallu parfois mettre de l'eau dans son vin. Si ses diplomates avaient insisté pour qu'on leur donnât gain de cause chaque fois, il aurait fallu faire la guerre à tout coup. Il lui a fallu tenir compte des réclamations des autres, faire des concessions de même qu'on lui en faisait parfois. Si elle n'avait jamais voulu céder, c'aurait été la guerre en permanence. Le représentant de Jacques-Cartier voudrait que les diplomates anglais fissent triompher les intérêts de l'empire en toute circonstance; et pourtant, de son côté il ne voudrait pas qu'un seul homme, qu'un seul dollar fussent fournis par le Canada à la défense du pays sur terre ou sur mer. A mon avis, aucune doctrine aussi lâche politiquement que celle préconisée par l'honorable député (M. Monk) n'a encore été soumise à la Chambre. C'était son droit de signaler les manquements de la diplomatie anglaise, mais il aurait dû tenir compte des difficultés dont elle avait dû triompher. Je ne prétends pas que toutes les négociations dans le passé ont été conduites dans le plus grand intérêt de l'empire; mais ce que je dis c'est que les hommes chargés de ces négociations ont fait de leur mieux dans l'intérêt de l'empire. Et s'il y a lieu d'infliger un blâme à la diplomatie anglaise, ce blâme devrait venir de personnes qui sont disposées à faire des sacrifices personnels, pécuniaires, en vue du triomphe de leurs vues, et non pas de la part, par exemple, d'un chef considéré d'un grand parti politique, qui, tout en condamnant les actes de la diplomatie anglaise, refuse d'engager un seul dollar pour la protection de ses propres droits.

En somme, je regrette l'amendement proposé par le député de Jacques-Cartier, comme incompatible avec toute vue pratique du gouvernement de l'empire. L'honorable député (M. Monk) s'est placé de lui-même en dehors de l'empire par son attitude sur cette question.

J'en viens maintenant à l'amendement proposé par le leader de la gauche (M. R. L. Borden). Cet amendement pose en principe, d'abord, que nous devrions faire une contribution d'une somme suffisante pour la construction de deux Dreadnought, et le faire sur-le-champ sous prétexte d'urgence; et en second lieu, que la question de la défense navale du Canada devrait être soumise au jugement du peuple canadien.

Monsieur l'Orateur, je crois que la réponse la plus péremptoire que l'on puisse faire au projet d'amendement du leader de la gauche aujourd'hui, se trouverait dans la masse même des déclarations faites il y a juste un an par le leader de la gauche et ses amis. Ces jours derniers, j'ai passé plusieurs heures à lire ces discours, et à rapprocher les déclarations qu'ils contiennent du projet d'amendement soumis par le leader de l'opposition. et je me propose de citer des extraits non encore donnés des discours de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), du leader de la gauche (M. R. L. Borden), de l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) et de mon bon ami le député de Victoria (M. Barnard) —tout intéressé qu'il soit,—je me propose de n'en citer que de très courts extraits (car je n'aime pas les citations) en vue d'établir que les raisons mises de l'avant par ces députés, il y a un an, sont la réfu-

tation la plus complète du programme actuel du chef de la gauche en cette Chambre. Pour trouver un argument en faveur de l'établissement d'une marine canadienne, c'est aux discours prononcés par ces honorables députés il y a un an, que je dois me reporter; pour trouver un argument à l'encontre d'une contribution à la Grande-Bretagne en vue de l'achat de Dreadnought ou autre chose, c'est encore aux discours de ces messieurs que je dois me reporter. Je m'occuperai en premier lieu de l'honorable député de Toronto-nord. Je prie la députation pendant que je donnerai lecture d'extraits de son discours de ne pas perdre de vue le programme du leader de la gauche et de noter la pirouette exécutée par le député de Toronto-nord au cours du débat ces jours derniers, pirouette politique habilement exécutée, je le reconnais; aucun membre de l'opposition ne pourrait effectuer pareille volte-face aussi prestement que lui. Il y a onze mois, il était favorable à l'idée d'une contribution. Parlant de la nature de la contribution, il s'exprima en ces termes:

La première proposition veut une contribution annuelle fixe en argent au gouvernement anglais ou à l'amirauté anglaise. Elle se divise apparemment en deux branches, mais n'est réellement qu'une seule et même chose. L'un dira: Envoyons un million ou deux millions de dollars par année; un autre dira: Fournissons un ou deux Dreadnought, et pour le Canada ces deux propositions sont absolument une seule et même chose.

Le programme actuel du leader de la gauche vise à l'envoi de Dreadnought, mais le député de Toronto-nord a démontré qu'au fond les deux propositions se confondent en ce qui regarde le Canada.

Lorsque nous voulons que notre contribution prenne la forme de Dreadnought, elle se résume en fin de compte à la somme nécessaire pour construire et armer un Dreadnought, et conséquemment je dis que ce sont deux aspects d'une même proposition. . .

Je tiens à ce que la députation et notamment l'honorable député qui doit prendre la parole après moi ne perdent pas de vue la déclaration suivante:

. . .celle d'une contribution annuelle fixe en argent au gouvernement anglais pour les fins de la défense nationale et impériale.

Si cette déclaration est juste, alors la Chambre doit faire l'examen non seulement de la proposition du chef de la gauche demandant la contribution de deux Dreadnought pour le moment actuel, mais l'éventualité plus grave d'une contribution réitérée pour le bénéfice de l'empire, car c'est ce que comporte le principe énoncé et expliqué par le député de Toronto-nord en personne. Examinons cette proposition dans son essence. Si nous ne pourvoyons pas à l'établissement d'une marine canadienne et si nous continuons à faire partie de l'empire, la contribution qu'on nous propose de faire cette année sous forme de Dreadnought ou d'argent devra être répétée, il semble bien. Toutes les fois que le cri d'alarme sera jeté, toutes les fois que la Grande-Bretagne sera menacée, nos adversaires voudront que nous versions une somme d'argent pour le bénéfice de l'empire. Ils ne sauraient se soustraire à cette conséquence. C'est là, monsieur l'Orateur, à mon avis, le point faible de leur proposition. Si l'honorable député avait dit: nous allons construire une marine canadienne et nous allons faire une contribution, la situation aurait été tout autre. Mais il se borne à nous dire: Nous ne construirons pas de flotte, nous contribuerons plutôt une somme d'argent. Monsieur l'Orateur, si nous différons toujours de construire une flotte, nous n'en aurons jamais une, et si, sans jamais avoir de flotte, nous continuons à faire partie de l'empire, cela veut dire que nous ne cesserons de contribuer directement une certaine somme à l'échiquier anglais.

La deuxième proposition du leader de la gauche, tend à soumettre la question de l'établissement d'une marine canadienne au verdict populaire. Je ne sais trop ce que je ferais si j'étais placé dans les mêmes circonstances que l'honorable député; en luttant pour le triomphe d'un principe, je m'efforce toujours de me représenter ce que je ferais si j'étais à la place de mon adversaire. Mais si j'étais chef de l'opposition, il me semble bien que j'aurais renversé l'ordre des propositions; je me serais cru tenu de consulter le peuple canadien avant de faire une contribution de 20 ou 25 millions à l'empire; mais d'autre part, je me croirais autorisé d'avance par mes commettants à prendre les mesures nécessaires pour la défense de notre commerce et de notre littoral.

Ainsi que je l'ai dit, mon honorable ami renverse la proposition, et dit: C'est de l'argent que nous enverrons, argent qui sera dépensé sans que nous n'ayons rien à y voir; et cet argent nous l'enverrons sans en demander la permission au peuple de ce pays.

M. BURRELL: L'honorable député voudrait-il nous dire s'il considère qu'il y a urgence, et, dans l'affirmative, ce qu'il se propose de faire?

M. R. SMITH: J'entends faire mon discours à ma guise, et, pour cette question que me fait mon honorable ami, j'y répondrai avant de terminer. Je me propose de passer d'une idée à une autre en suivant un ordre logique; je n'ai pas de manuscrit sur lequel je puisse compter ni rien que je puisse lire comme mon honorable ami. Il me faut utiliser les ressources que je possède, et m'en servir selon les

besoins du moment; c'est à quoi je m'emploierai de mon mieux.

Je disais donc, monsieur l'Orateur, que le chef de l'opposition veut bien se croire autorisé par le pays, à faire des contributions monétaires, mais non à bâtir des vaisseaux, des chantiers, des arsenaux, non plus qu'à établir une marine qui nous protégerait. De prime abord, une telle proposition est absolument contraire aux règles d'un gouvernement responsable et elle ne peut que jeter la confusion dans les esprits par sa nature contradictoire. Il est bien évident, monsieur l'Orateur, que cette résolution de mon honorable ami a pour objet de rallier, s'il est possible, les éléments discordants de son propre parti. Parmi ces éléments, il en est un qui voudrait l'envoi d'une contribution égale à la valeur de deux Dreadnought, et c'est là un sentiment dont le chef de l'opposition a dû tenir compte. Un autre de ses partisans a pensé que ce serait une folie de songer à établir une marine canadienne, et mon honorable ami s'est vu contraint de faire une part dans sa politique à cette idée. Il s'est trouvé que d'autres encore ont soutenu qu'avant d'établir une marine au Canada, il conviendrait de consulter les électeurs de ce pays sur l'opportunité d'une telle entreprise; et c'est là un troisième sentiment dont il a fallu tenir compte. En somme, trois principes, manifestement disparates, trois groupes à tempérament différent, que mon honorable ami s'efforce de concilier. Tout l'objet de cette résolution est, comme on le voit, de faire un amalgame de ces éléments divers. Pour ce don de deux Dreadnought, pour cette contribution en argent que l'on propose de faire à l'empire, on commence par présumer qu'il y a crise. Mon honorable ami d'Yale-et-Caribou (M. Burrell) a demandé à savoir ce que je proposerais de faire en pareil cas. Je lui répondrai par une autre question: Comment déciderons-nous s'il y a crise ou non en Angleterre?

Par quel procédé de raisonnement les membres de cette Chambre arriveront-ils à s'assurer qu'il y a crise au siège de l'empire? En effet, chacun doit admettre que nous ne devons pas nous laisser entraîner sous la poussée de chaque petite vague de sentiment qui vient à passer. L'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) et l'honorable député de Vancouver (M. Cowan) sont hommes à faire naître une agitation de cette nature toutes les vingt-quatre heures. J'imagine, monsieur l'Orateur, que si, par aventure, nos amis de la gauche venaient à prendre en main les rênes de notre administration et que moi-même je devinsse le chef de l'opposition ces messieurs seraient disposés à ordonner l'envoi de Dreadnought toutes les quarante-huit heures pour des cas imaginaires de besoins immédiats, et je me verrais forcé d'y faire opposition. M'est avis que cette question de savoir s'il existe une crise doit être résolue par quelque procédé conforme à la raison.

Le chef de l'opposition a prétendu qu'il fallait s'en rapporter pour cela aux déclarations de ceux qui, en Angleterre, répondent des destinées de la nation. Je veux bien l'admettre. Mais est-ce que mon honorable ami, est-ce que tout autre membre de cette Chambre, seraient en état de conclure des déclarations qui nous viennent de la mère patrie, qu'il y a là crise ou danger sérieux? On me demandera peut-être comment il se fait que depuis deux ans, et plus encore l'année dernière, l'administration libérale qui gouverne en Angleterre n'a cessé de pourvoir à l'augmentation de la marine britannique; que le discours du trône prononcé à l'ouverture du parlement anglais, ainsi que nous l'annoncent les dépêches d'hier, demande de nouveaux crédits destinés à fortifier de plus en plus la puissance maritime du pays. Pour moi, monsieur l'Orateur, tout cela n'est que la preuve, non d'une crise ni d'un danger, mais d'une détermination d'assurer à l'empire une sécurité absolue. Ce n'est pas là l'indice d'une ingérence allemande dans les affaires anglaises; ce n'est pas là la preuve d'une intervention de l'Allemagne et d'aucun autre pays osant menacer l'intégrité de ce vaste empire. Pour décider s'il y a crise, les membres de cette Chambre doivent raisonnablement consulter la politique, les déclarations et les actes du ministère anglais, seul responsable de l'administration. Je vais, avec la permission de la Chambre, lire ici un ou deux courts extraits d'articles parus dans un journal anglais, l'un des plus autorisés. En ma qualité d'Anglais, je prends beaucoup d'intérêt à ce qui se publie là-bas; j'y trouve l'expression intelligente de l'opinion publique. Voici un article qui commente précisément la politique actuelle de notre Gouvernement, en même temps que celle du chef de l'opposition.

La Chambre admettra sans peine, je suppose, que ce journal est bien un des mieux renseignés de la ville de Londres. L'article que je vais citer fait porter la discussion sur la matière même qui fait en ce moment l'objet de notre étude. Les propositions que l'on trouve ici ont un rapport direct à cette même question. Qu'il me soit permis de faire bénéficier de cette lecture mon honorable ami d'Yale-et-Caribou, si prompt à prendre l'alarme. Je sais que mon honorable ami saura apprécier comme il convient un avis venant d'une telle source. Il s'agit du "Spectator" de Londres, 15 janvier 1910, lequel dit:

La conviction de l'indivisibilité de l'empire, laquelle croît de jour en jour et se fait avec le temps de plus en plus vive dans les possessions britanniques, a été notablement expri-

mée dans les discours prononcés mercredi par sir Wilfrid Laurier et M. Borden lors de la présentation à la Chambre des communes du Canada du projet de loi tendant à la création d'une marine canadienne. Nous avons toujours été d'avis qu'il ne fallait pas presser les colonies de contribuer au maintien de la marine britannique; qu'un empire comme celui-ci, pour avoir une réelle puissance, ne saurait se maintenir par une pression exercée du centre à la circonférence; mais qu'il doit exister et fleurir par un désir spontané de la part de toutes les parties qui le composent de garder avec la mère patrie des relations fixes, leur faisant accepter les obligations que la chose comporte.

Plus loin, un autre passage du même article:

Au mois d'avril dernier, la nouvelle nous est venue que Victoria et la Nouvelle-Galles du Sud allaient s'entendre pour offrir un Dreadnought; mais, après réflexion, les colonies ont décidé de ne rien détourner de l'argent qu'elles destinent à la réalisation d'une politique qui est à l'étude depuis plusieurs années, celle d'avoir une marine australienne. Il avait paru que le Canada allait de même favoriser l'établissement d'une marine locale; mais rien encore de défini n'était connu lorsque le mercredi sir Wilfrid Laurier a fait un exposé de sa politique à cet égard. Il faudrait être vraiment ingrat et peu porté au sentiment pour lire sans orgueil et sans une intense appréciation les discours auxquels ce projet a donné lieu. Impossible de n'être pas convaincu que, quels que soient les événement ultérieurs, un mouvement vient de se produire qui ne peut manquer de s'accentuer de plus en plus... Il est bien impossible maintenant à la Grande-Bretagne de revenir au plan adopté en 1906 par le comité de défense impériale. Ce comité avait alors désapprouvé la proposition faite par l'Australie de maintenir une marine locale. Cette désapprobation venait de l'amirauté, dont l'avis était que, pour être efficace, une marine devait être une et indivisible; que de petites marines locales, indépendantes de leur nature, ne pourraient pas aisément se fondre dans la marine royale dans les cas d'urgence, et que la meilleure aide que les colonies pussent donner à la mère patrie était sous forme de contributions régulières en argent. Cette proposition, le Canada et l'Australie l'on plus ou moins rejetée; et, tout en reconnaissant que l'amirauté puisse avoir raison en théorie nous pensons qu'en somme, ça été une sage décision qu'ont prise le Canada et l'Australie. Il y a deux principales objections à la politique des contributions navales. La première est que le contribuable anglais serait tenté de les considérer comme destinées à soulager sa propre bourse.

Voilà une déclaration que mon honorable ami d'Yale-et-Caribou saura apprécier.

Il oublierait peut-être que la coopération des colonies a pour objet de doubler notre sécurité. L'autre objection est que les propres habitants de nos colonies seraient aptes à prendre infiniment moins d'intérêt à la défense impériale s'ils avaient simplement à donner de l'argent dont l'emploi en Angleterre passerait inaperçu pour eux, au lieu d'avoir une marine personnelle, prenant forme sous leurs yeux, conduite par leurs propres gens, et peut-être même construite sur leurs propres chantiers.

Je considère cette opinion comme la plus saine, la plus intelligente et la plus libre qui ait été donnée par aucun journal de la Grande-Bretagne, depuis que cette question est à l'étude. Pour ce qui est de l'état d'excitation que l'on cherche à créer, et aussi pour répondre à ceux qui veulent une contribution en Dreadnought à être fournie à l'occasion, voici ce que je trouve dans un autre journal anglais:

Que faut-il entendre par urgence? Ce n'est ni plus ni moins que les déclamations échevelées, à dix sous le mot, d'un agitateur socialiste, s'appuyant sur le prestige du plus grand acrobate et saltimbanque journalistique qu'il y ait au monde—le principal agent de presse du parti unioniste—lord Northcliffe.

Ces deux dangereux démagogues ont fait sonner avec tant de vigueur et de persistance les cordes de leur harpe de guerre, ils ont, pour des fins politiques, si mesquinement représenté la puissance navale de l'Angleterre et tellement exagéré celle de l'Allemagne, que la moitié du pays croit l'Angleterre en danger et que les Canadiens excitables ont commencé de réclamer à grands cris un garde-corps. Ce garde-corps va prendre la forme d'une "contribution pour cas d'urgence".

Voici, ce que M. McKenna, premier lord de l'amirauté, déclare en réponse aux délirantes affirmations de Blatchford. L'Angleterre possède en ce moment sept Dreadnought commissionnés; l'Allemagne, deux. Quand l'Allemagne en aura quatre, l'Angleterre en aura dix; quand l'Allemagne en aura cinq, l'Angleterre en aura douze. Lorsque, dans deux ans, l'Allemagne en aura treize, l'Angleterre en aura vingt. Et il termine en disant: "Je n'ai pas parlé des vaisseaux de type plus récent que les Dreadnought. Nous avons sous ce rapport une supériorité écrasante. De fait, l'épouventail naval n'a pas le moindre fondement.

J'ai aussi une déclaration de M. John Burns, ministre responsable, et dont l'autorité devra paraître à l'honorable député d'Yale-et-Caribou plus grande que celle de Robert Blatchford. Les honorables députés d'Yale-et-Caribou et de Kootenay se sont l'un et l'autre efforcés de démontrer à la Chambre l'existence d'un danger pour la mère patrie, un cas d'urgence, en s'appuyant sur les déclarations de Robert Blatchford, cet agitateur payé des politiciens tories, cet homme qui, depuis des années, met sa plume à la solde de qui veut bien l'employer, soit d'un côté soit de l'autre. L'honorable député qui parle de Robert Blatchford comme d'un sujet britannique et qui le cite en preuve de l'existence d'une crise en Angleterre n'a sans doute pas foi au

principe du gouvernement autonome pour un pays comme le Canada. Est-il quelqu'un qui veuille faire fi de ce principe et consente à envoyer une contribution de vingt ou vingt-cinq millions à l'Angleterre à l'instigation de Robert Blatchford.

Et cependant on a cité Robert Blatchford comme une autorité qu'il faut consulter, pour obtenir des renseignements exacts sur la situation actuelle de la Grande-Bretagne. Les honorables députés auraient volontiers accepté pareille autorité, dans la conviction que, en tant qu'il s'agit de Blatchford, ils pourraient trouver une raison valable; du moins, une fois, tous les deux jours. M. John Burns abonde en effet dans le sens des observations que je viens de formuler.

Je ne m'attarderai pas à donner lecture d'extraits empruntés aux discours prononcés, l'an dernier, par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Il est hostile à la création d'une marine canadienne. En étudiant cette question, je me disais: "Je ne sais trop si je ne pourrais pas confier à ma mémoire quelques extraits empruntés des discours de l'honorable député.

M. HUGHES: Vous ne sauriez citer de meilleure autorité.

M. RALPH SMITH: Mon honorable collègue (M. Hughes) bien qu'il ne soit pas coutumier du fait, vient de dire la vérité; car, en effet, il serait impossible de rien trouver de plus probant que ces discours du chef de l'opposition, en faveur d'une marine canadienne. Voyons l'attitude prise par le chef de l'opposition, il y a dix mois. Je rappellerai au ministre de la Milice qu'il y a dix mois à peine, le chef de l'opposition avait conçu une si haute idée de la suprême importance d'une marine canadienne, qu'à ses yeux, la question de la défense du Canada par l'armée de terre avait peu de valeur et il aurait fallu, à son avis, consacrer à la création d'une flotte canadienne la moitié de l'argent que nous dépensons aujourd'hui pour la milice. Il mettait en plein relief l'importance du commerce canadien d'outremer comparativement à son commerce par voie terrestre et il prétendait que les arguments invoqués en faveur du système naval l'emportaient victorieusement sur ceux allégués à l'appui de l'armée de terre. Citons quelques-uns de ses arguments: 92 p. 100 de notre commerce passent outremer, et le reliquat de 8 p. 100 suit la voie terrestre. Pour cette armée de terre, nous dépensons annuellement $6,000,000.

Qui nous empêcherait de retrancher quatre millions de dollars consacrés à l'armée de terre et de les affecter à un magnifique système de protection du pays? Je me rangeai à cet avis; car, quelques semaines auparavant, j'avais formulé ici même quelques légères critiques contre l'exagération des dépenses affectées à la milice, et voici le point de vue auquel je me plaçais: les ministres, disais-je, rayent des budgets de leurs départements nombre de crédits destinés aux travaux publics dans les diverses provinces, et cela par suite de la situation financière; or, ajoutais-je, puisque l'on retranche du budget des sommes effectées à des travaux publics productifs, on aurait fort bien pu, en pareille circonstance et pour le même motif, rogner quelque peu le budget militaire, pour l'exercice en question. Lorsque le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) développa cette thèse, je me rangeai cordialement à son avis.

Relisons quelques-unes de ces observations formulées par l'honorable député:

> Je dois vous faire observer, monsieur l'Orateur, et je dois rappeler à la députation que les dépenses effectuées pour la défense de nos ports de mer, de nos côtes, pour celle des eaux de l'océan qui touchent à notre littoral, sont de bien plus haute importance et infiniment plus avantageuses que les dépenses que nous exécutons annuellement pour nos troupes de terre... D'abord, à mon avis, il faut viser avant tout à la création d'une marine canadienne.

En présence de pareilles déclarations formulées par le chef d'un grand parti politique, on se demande quel concours étonnant de circonstances à pu provoquer pareille volte-face. Qu'est-il donc arrivé au pays pour qu'il faille refuser aujourd'hui de doter le Canada de cette marine dont on demandait la création, il y a dix mois à peine? Ah! sans doute c'est que la panique a traversé l'océan. Peut-être ces messieurs pensent-ils qu'il n'existe pas de circonstances critiques. Si aujourd'hui, à leur avis, la création d'une marine canadienne n'est pas nécessaire, parce que ces honorables députés croient qu'il n'existe pas de crise, par quel procédé de logique, peuvent-ils supposer qu'il faille offrir deux Dreadnought? S'il n'est pas nécessaire de construire une flotte destinée à protéger notre commerce, pourquoi donner à la Grande-Bretagne une somme de $20,000,000 ou de $25,000,000, pour la dépense de laquelle nous n'aurions nullement voix au chapitre? A mes yeux, l'attitude prise par ces honorables députés est des plus illogiques.

Un autre collègue a prononcé ici même l'an dernier, une superbe harangue; mais sa volte-face a été tout aussi rapide que celle de ses collègues. Relisons ensemble certaines observations que j'emprunte de son discours de l'an dernier. J'ai relu le texte de ce discours, trois heures avant qu'il prononçât sa harangue, cette année; or, pendant qu'il pérorait ici, je pouvais facilement comparer les deux harangues, celle de l'an dernier et celle de cette année et observer le caractère étonnant et la rapidité de son évolution. Relisons quelques phrases:

Aujourd'hui nous avons mission de protéger ici le Dominion canadien, comptant 7,000,000 de population, pays trente fois plus grand que l'Italie, dix-huit fois grand comme l'Allemagne ou la France, presque aussi grand que toute l'Europe et un peu plus grand que les Etats-Unis. Nous avons ici mission de protéger notre commerce et la productivité du Canada. Nous avons ici mission de protéger 7,000 milles de ligne côtière sur le littoral du Pacifique.

Je compte bien que l'honorable député nous prêtera son appui relativement aux jolis navires type Bristol qu'on doit construire pour Esquimalt, dans mon district.

Nous avons ici mission de protéger 7,000 milles de ligne côtière sur le littoral du Pacifique.

Si c'est bien là l'attitude prise par l'honorable député, il y a dix ans, qu'est-il donc arrivé? Ne suis-je pas en lieu d'espérer qu'il votera l'adoption du projet tendant à protéger 7,000 milles de ligne côtière sur le Pacifique et de prêter son appui à la mesure ministérielle, en temps utile.

M. SPROULE: Je serais bien aise de prêter mon appui à cette mesure, si le projet tracé par le Gouvernement était bien propre, à mon avis, à réaliser pareil objectif; mais je ne saurais me ranger à cet avis.

M. RALPH SMITH: L'honorable député qui prête son appui à une proposition qui ne l'engage à rien ne doit pas être bon juge en pareille matière, lorsqu'il s'agit de l'application d'un système. Il prête son appui à une proposition qui conclut à l'inaction absolue.

S'il nous eût dit: "Construisez tant de Dreadnought, construisez une flotte d'une certaine capacité, prenez les mesures voulues pour la création de cette marine et je vous appuierai"; s'il eût tenu pareil langage, il serait bien fondé aujourd'hui à exprimer une opinion, mais telle n'est point sa situation; son attitude est celle d'une opposition irréductible à tout projet de marine canadienne; et quand il vient nous dire qu'il serait bien aise d'appuyer cette mesure législative, si elle cadrait bien avec son idéal en pareille matière, son attitude ne concorde nullement avec l'intention qu'il a exprimée de voter pour un projet qui aboutit à l'inaction absolue. Je ne saisis pas parfaitement l'objection formulée par l'honorable député.

M. SPROULE: Mon honorable collègue n'exerce-t-il pas lui-même ce même droit sur les questions qui viennent ici en discussion? Quand il désapprouve un projet, lui prête-t-il son appui?

M. RALPH SMITH: Sans doute; mais je m'efforce de prouver que celui qui déclare prêter son concours à une politique d'inaction n'a pas qualité pour juger d'une initiative à adopter; il se trouve dans deux attitudes contradictoires. Il nous dit qu'il prêtera son appui à l'amendement proposé par le chef de l'opposition. S'il entend appuyer une proposition tendant à déterminer le véritable caractère d'une marine, pourquoi affirme-t-il donc que le pays ne veut pas de marine?

M. SPROULE: Mon collègue est injuste envers moi; s'il eût bien prêté l'oreille à mes observations ou s'il les eût lues attentivement, il aurait compris que mon attitude est bien celle-ci: que le Gouvernement formule son système et les soumette au corps électoral, et si les électeurs l'approuvent, je ne manquerai pas de lui donner mon appui.

M. RALPH SMITH: Voici ce qu'il y a de singulier dans l'attitude prise par mon collègue: il veut absolument qu'on soumette au peuple pour approbation un projet portant création d'une marine canadienne, mais il consent volontiers à ce qu'on taxe ce même peuple et qu'on envoie au dehors les deniers de l'Etat sans même consulter le corps électoral; et cependant il dit à la Chambre: "Je prêterai volontiers mon appui à la création d'une marine, pourvu que vous soumettiez la question au peuple. Monsieur l'Orateur, à mon sens, la création d'une marine canadienne fait partie de cette grande œuvre de développement du pays. Qu'on construise des réseaux de chemins de fer, de l'Atlantique au Pacifique et qu'on transporte les produits du pays à l'étranger et surtout en Grande-Bretagne, fort bien; mais ne faut-il pas aussi protéger ces produits sur l'océan? Qu'on exploite les mines, qu'on construise des fabriques et des chemins de fer; qu'on attire ici l'immigration, afin de donner au pays l'énorme développement qu'il reçoit actuellement, je le veux bien; mais, de l'avis de mon honorable collègue, ne convient-il pas de commencer, d'une façon modeste, mais à brève échéance à prendre les moyens de créer une marine qui protègera, dans une certaine mesure le commerce du pays et servira plus tard de complément à la marine impériale, un jour à venir, alors qu'il surgira quelque circonstance critique plus grave que la crise actuelle?

Je ne ferai pas d'autres emprunts au discours du député de Grey-nord (M. Middlebro). Seulement, il nous a parlé des superbes productions de la Colombie-Anglaise, de l'Alberta, de la Saskatchewan, de l'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick et de cette importante province du littoral, la Nouvelle-Ecosse, puis il nous a demandé si, de l'avis des députés, ce ne sont pas là des biens qui méritent protection et s'il n'y avait pas lieu de commencer à bref délai la construction d'une marine canadienne.

M. MIDDLEBRO: Mon interprétation de ce discours ne concorde pas avec celle que lui donne mon collègue. J'ai ce texte sous les yeux; je l'ai attentivement relu et j'approuve encore chaque mot de ce discours. Je vais en lire un extrait.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. MIDDLEBRO: De l'agrément de mon collègue. S'il s'y refuse, cela va sans dire, je m'abstiendrai de toute lecture. Il s'agit, pour le moment, d'un incident tout personnel. Mon honorable collègue affirme que, dans mon discours de l'an dernier, j'ai prêté mon appui à un projet de marine canadienne. Relisons ensemble un extrait de ce discours.

M. RALPH SMITH: Mon honorable collègue n'a pas le droit de prendre ainsi la parole et de nous donner lecture de ce discours. Je puis parfaitement consulter moi-même ce texte.

M. MIDDLEBRO: Je pose à mon collègue la question: affirme-t-il que mon discours de l'an dernier, tendait à indiquer que j'étais partisan de la création d'une marine canadienne; et dans l'affirmative, me permettrait-il de citer mon propre discours, pour prouver l'inexactitude de son assertion?

M. RALPH SMITH: Si j'ai déclaré que mon honorable ami avait parlé ainsi, je devrais être autorisé, puisque j'ai la parole, à donner la preuve de mon affirmation. Je ne vois pas pourquoi mon honorable ami serait aussi désireux de donner lecture de son propre discours. Je voulais éviter à la Chambre de l'ennui et à moi-même une tâche gênante. Je dis que la lecture que j'ai faite de ce discours m'a porté à conclure que la protection des grandes richesses de ce pays qui s'étend du Pacifique à l'Atlantique était la grande question qu'il fallait considérer.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député veut-il maintenant me permettre de lire? Je pense que ce n'est que raisonnable.

M. l'ORATEUR: L'honorable député de Nanaïmo a naturellement la parole et il ne peut pas être interrompu.

M. RALPH SMITH: Je n'avais pas l'intention, monsieur l'Orateur, de parler aussi longtemps, mais je suis maintenant content de donner lecture des observations de mon honorable ami. J'ai déclaré que mon honorable ami avait dit que l'affaire importante pour ce pays était de protéger les industries du Canada, du Pacifique à l'Atlantique.

M. MIDDLEBRO: Au moyen de la flotte britannique.

M. RALPH SMITH: Je vais donner lecture des observations de mon honorable ami:

Nous sommes ici pour protéger les grandes industries de la Colombie-Anglaise dont la production annuelle forme un total de $88,000,000. Ses pêcheries valent entre six et sept millions; ses mines produisent pour une valeur de $2,000,000; elle a 1,300 personnes engagées dans l'industrie de la pêche à l'intérieur et 9,000 dans la pêche sur les côtes.

Traversons maintenant les montagnes Rocheuses et nous arrivons à la province d'Alberta. Nous avons ici à protéger les 19,000,000 de boisseaux de grain qui sont récoltés dans cette province et qui valent $10,500,000, aussi ses bestiaux dont l'exportation a porduit l'année dernière $3,000,000.

J'arrive ensuite à la province de Saskatchewan. Nous avons ici à protéger 105,000,000 de boisseaux de grain récoltés dans cette province l'année dernière et évalués à $60,000,000. Passant de là à la province du Manitoba, je vois que nous avons à protéger 113,000,000 de boisseaux de grain récoltés dans cette province et valant environ $50,000,000.

Nous arrivons maintenant à la vieille province d'Ontario avec ses produits agricoles nombreux. Nous avons à protéger dans cette province 185,000,000 de boisseaux de grain de toutes sortes, à protéger son beurre, son fromage, ses fruits et les bestiaux qu'elle exporte en Angleterre. Dans la province de Québec, il nous faut protéger ses 85,000,000 de boisseaux de grain, ses grandes exportations de beurre et de fromage et ses $260,000,000 de commerce étranger.

Dans les Provinces maritimes nous avons à protéger les produits de la ferme, des mines et des pêcheries. Il y a 5,600 milles des côtes de la Nouvelle-Ecosse, s'étendant de la baie de Fundy, juoqu'au détroit de Belle-Isle, qui ne sont pas protégées et on dit pourtant que les cultivateurs de cette province n'approuvent pas le Parlement de contribuer à l'entretien d'une force navale.

De quelle espèce de force navale a voulu parler mon honorable ami?

M. MIDDLEBRO: Mon honorable ami veut-il me permettre de le lui expliquer? Permettez-moi de lire ceci:

Chaque Dreadnought de la flotte britannique est une fortification mobile. Chaque Dreadnought peut transférer sa force d'une partie de l'empire britannique à l'autre. Chaque navire de guerre est pour ainsi dire une fortification qu'on peut transférer dans la partie de l'empire qui est menacée. C'est là, le genre de fortification locomobile le plus puissant que puisse posséder un pays. Il importe donc de prêter main-forte au gouvernement britannique, et de participer financièrement au maintien de sa flotte.

M. RALPH SMITH: L'expérience d'hier soir nous a prouvé, monsieur l'Orateur, que les honorables députés de l'opposition s'excitent très facilement. Cet après-midi, l'expérience nous prouve que ces honorables députés agissent toujours avant de penser. Je ne prétends pas . . .

M. HUGHES: Oh! oh!

M. RALPH SMITH: Nos honorables adversaires jugent toujours avant que la vérité n'ait été dite, parce qu'ils ne l'aiment pas, particulièrement mon honorable ami de Victoria-et-Haliburton. Je ne prétends pas, je ne pouvais pas logiquement prétendre que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) était opposé à une contribution à l'empire. Ce que je prétendais, c'est que l'an dernier il était favorable au développement d'une flotte canadienne. Je ne niais pas que mon honorable ami désirait faire une souscription pour la marine britannique. J'ai posé à mon honorable ami une question à laquelle il n'a pas répondu. Je ne pouvais pas dire qu'il s'opposait à la construction d'une marine britannique quand il défend le programme du chef de l'opposition qui est en faveur d'une contribution de 20 ou 25 millions de dollars. Ce que l'honorable député a dit, c'est ceci:

On dit que les cultivateurs du Canada pourraient ne pas approuver une contribution, pour l'entretien d'une force navale.

Quelle force navale?

M. MIDDLEBRO: La force navale dont j'ai parlé est celle qui fait partie de la flotte britannique, comme l'amirauté l'a recommandé.

M. RALPH SMITH: Mon honorable ami a donné une explication très satisfaisante et j'ai parfaitement raison de prétendre qu'il plaidait en faveur d'une force navale canadienne, mais il dit que c'est le genre de force que l'amirauté anglaise a recommandée. Je ne demandais pas s'il désirait une petite ou une grande force navale. Je déclarais simplement que l'an dernier l'honorable député a parlé en faveur de l'établissement d'une marine canadienne. Dans un petit moment d'irritation, mon honorable ami a protesté contre cette déclaration et ses amis qui siègent autour de lui ont applaudi, mais il a admis finalement qu'il désirait l'établissement d'une marine canadienne, à la condition que cette marine fût conforme à la recommandation de l'amirauté anglaise. Eh bien! même cela, c'est une marine canadienne et c'est ce dont je parle.

Je désire dire maintenant un mot concernant mon honorable ami le député de Victoria.

M. HUGHES: Quel Victoria?

M. RALPH SMITH: Mon honorable ami de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) demande que je lui accorde trop d'importance. Je parlais de l'honorable député de Victoria, comté d'Antigonish (M. Cowan).

M. HUGHES: J'allais faire remarquer que dans le cas où l'honorable député ferait allusion à moi, j'écouterais, mais non pas dans le cas contraire.

M. HUGHES.

M. RALPH SMITH: C'est aussi injuste que je m'y attendais de la part de mon honorable ami. Je parlais de mon honorable ami de la ville de Victoria (M. Cowan). Il a prononcé hier soir un discours dans lequel il a déclaré que la marine impériale avait été retirée d'Esquimalt et du reste du Canada. Mais qu'a-t-il dit à ce sujet? Il a dit que ce serait un bonheur si, à la suite d'une aventure malheureuse comme celle-là, il se produisait un événement meilleur et s'il en découlait l'établissement d'une marine canadienne C'est ce qu'il a dit et c'est pourquoi je prétends que son discours était favorable à une marine canadienne, bien que je suppose qu'il votera pour une souscription à la Grande-Bretagne et contre une marine canadienne. Les poucettes ont évidemment fonctionné de l'autre côté comme de celui-ci. C'est un instrument qui fonctionne dans les deux sens. L'honorable député croit que le gouvernement libéral a un brevet pour les poucettes, mais l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et ses partisans n'auraient pas pu enlacer l'honorable député dans leur groupe comme ils l'ont fait, s'il n'y avait pas de poucettes de l'autre côté de la Chambre.

Un DEPUTE: Vous voulez parler de la colonie qui est ici?

M. RALPH SMITH: Je veux parler des hommes en vue qui siègent sur les banquettes de l'opposition. Je m'adresse à mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) comme à un des anciens membres de cette Chambre, un des membres les plus respectés, les plus intelligents et les plus expérimentés, et je lui demande: que peut attendre la population de ce pays d'un parti qui a su proposer un programme politique à la Chambre sur la question la plus importante qui se soit jamais posée devant le pays, et donner son appui à ce programme, puis dans l'espace de dix mois se prononcer comme étant absolument opposé à ce programme politique? Pourquoi nos honorables adversaires n'ont-ils pas réfléchi à l'influence de leur opinion sur l'existence nationale de ce pays? Il est facile d'hésiter, il est facile de dire une chose aujourd'hui et le contraire demain mais les électeurs intelligents du Canada veulent à leur tête un groupe d'hommes pour régler les affaires du pays sur des principes stables, spécialement dans les questions de défense nationale, ils veulent des hommes qui savent ce qu'ils pensent aujourd'hui et demain, et nos adversaines peuvent en prendre leur parti, tant qu'ils feront preuve d'être des girouettes; ils continueront pendant de nombreuses années à siéger à la bonne place qu'ils occupent maintenant. Je dois présenter mes excuses à la Chambre pous avoir retenu son attention si longtemps.

Quelques DEPUTES: Continuez.

M. RALPH SMITH: Mais j'aimerais étudier pendant quelques instants les dispositions de la Grande-Bretagne elle-même au sujet de cette question et ce qu'elle pense relativement à ses colonies autonomes, si elles devraient souscrire, en cas de danger, à l'établissement de forces navales qui leur soient propres. L'Angleterre désire-t-elle que chaque partie de l'empire présente une souscription servile et attende qu'une crise se produise avant d'agir? Depuis cinquante ans, monsieur l'Orateur, la politique de l'Angleterre a été d'encourager ses colonies autonomes à établir leur propre défense. La mère patrie a toujours regardé cet établissement comme la meilleure garantie de l'intégrité de l'empire et je m'adresse aux hommes sensés pour leur demander quelle serait la conduite de commerçants ordinaires dans la direction de leurs affaires personnelles. Mon honorable ami de Yale-Caribou (M. Burrell) et mon honorable ami de Vancouver (M. Cowan) ont parlé des déclarations du premier ministre qui a dit que les colonies se sépareraient de la mère patrie comme un fruit mûr se détache de l'arbre qui l'a produit.

Peut-on faire une objection à ce principe? Permettez-moi de rappeler à l'honorable député que la comparaison dont on se sert communément entre les responsabilités d'une famille, dans la vie ordinaire et les responsabilités d'un empire, sont très frappantes.

L'honorable député de Yale-Caribou prétend que je préfère la comparaison tirée de la famille, celle de la mère et de l'enfant. Le Canada n'est pas dans la position d'un enfant envers sa mère, mais dans celle du fils qui s'est construit un foyer et a entrepris de mener une vie indépendante, avec toutes les obligations qu'elle comporte.

Mon honorable ami de Vancouver dira-t-il que le fils qui quitte la terre paternelle et va s'établir à 20 ou 100 milles plus loin, qui installe sa ferme et ses enfants à son foyer, qui subvient à toutes ses dépenses, n'est plus le gardien de la vieille demeure parce qu'il ne reçoit plus de secours de son père?

Les comparaisons dont se servent mes honorables amis prouvent qu'ils n'ont jamais étudié la question. Le jeune homme qui, arrivé à un âge raisonnable, se sent le courage de dire à l'auteur de ses jours qu'il entend gagner sa vie, mérite-t-il des reproches? Cependant, on voudrait nous faire croire que ces sentiments, transportés dans la vie nationale, sont synonymes de manque de patriotisme et de désertion. Trouve-t-on à redire à ce que tous les membres d'une famille quittent le toit paternel, lorsque l'heure en est venue? Quelle plus grande joie peut ressentir un père que celle qu'il éprouve en apprenant que tous ses enfants, à des centaines de milles peut-être, sont établis chez eux et vivent heureux et prospères?

Dans ces circonstances, qu'est-ce qui augmente le contentement et la sécurité de l'antique demeure paternelle? Ce sont la prospérité et la sécurité des fils qui l'ont quittée. C'est sur cela que repose aujourd'hui la prospérité et la sécurité de l'empire britannique.

Je sais par quels moyens les impérialistes voudraient assurer cette sécurité et cette prospérité; je suis passablement au courant des tactiques employées par les ultra-impérialistes d'Angleterre, et je les crois proches parents de ceux de ce pays. La doctrine et la conduite d'un impérialiste consistent à s'occuper des affaires de ceux qui demeurent loin de chez lui: mais la politique du grand parti démocratique, en Angleterre et ici, est de s'intéresser à ses propres affaires.

L'empire repose sur la doctrine qui donne à chaque colonie son autonomie et lui enseigne à ne compter que sur ses propres ressources. Il faut croire que nos honorables adversaires n'ont pas lu les délibérations des diverses conférences impériales tenues depuis 1897, et n'ont pas tenu compte de l'évolution opérée dans les relations entre les colonies autonomes et l'empire, telle qu'elle ressort de ces délibérations.

Je suis certain que l'honorable ministre de la Milice et de la Défense corroborera ma prétention si je dis qu'à cette époque, de toutes les colonies représentées à la conférence, le Canada fut le seul à proposer que ce qu'il y avait de mieux à faire pour lui était de s'occuper du Canada et qu'en agissant ainsi il travaillerait dans l'intérêt de l'empire. Toutes les autres colonies représentées à ces conférences, sans une seule exception, étaient en faveur de donner des Dreadnought à l'Angleterre ou des contributions en argent.

Mais un changement s'est opéré dans les esprits, depuis, et que voyons-nous aujourd'hui? J'ai ici une des premières revues de l'Australie, dans laquelle un des hommes d'Etat les plus éminents de ce pays déclare qu'à l'heure présente les Australiens sont tout à fait opposés à l'idée d'une contribution et ont entrepris de pourvoir à leur propre défense. Ils sont convaincus que la création d'une défense navale australienne, d'ici à quelques années, constituera une contribution précieuse à l'intégrité de l'empire. D'ailleurs, cela est absolument conforme à la politique de la Grande-Bretagne. On me permettra de donner lecture d'une résolution adoptée par le parlement anglais en 1862, et à laquelle on s'est toujours conformé, jusqu'à nos jours:

Cette Chambre (tout en admettant les titres de toutes les parties de l'empire, à l'aide impériale, pour être protégées contre les dangers qui pourraient survenir comme conséquence de la politique impériale)...

La Chambre des communes d'Angleterre, loin de songer à demander des contributions en argent aux colonies, affirmait dans cette résolution que le gouvernement impérial devait aide et protection aux colonies que la politique impériale aurait pu mettre en danger.

. . .est d'avis que les colonies ayant un gouvernement autonome doivent assumer, en grande partie, l'obligation d'assurer l'ordre et la sécurité sur leur propre territoire et contribuer à leur défense extérieure.

Cette résolution fut adoptée unanimement par le parlement anglais, en 1862. En 1865, fut votée la loi dite "Colonial Naval Defence Act". Son objet était de mettre les colonies en état de pourvoir à leur défense navale, et elle autorise les gouvernements coloniaux à se procurer des hommes et des navires de guerre et aussi à organiser des forces volontaires destinées à faire partie de la réserve navale royale, instituée par la loi de 1859. Voici ce que dit cette loi:

Les membres de ces réserves pourront être utilisés pour le service général, dans la marine royale en cas d'urgence, quand l'offre sera faite par le gouvernement d'une colonie de les mettre à la disposition du gouvernement impérial.

Quand des membres de cette Chambre proposent une contribution en argent, au lieu de la création d'une flotte canadienne, je dis qu'ils se mettent en contradiction directe avec la politique invariablement suivie par l'Angleterre depuis cinquante ans. La Grande-Bretagne a toujours reconnu que la sécurité de l'empire reposait sur la force et la puissance de chaque partie de cet empire.

Le Canada avec ses différentes nationalités est la partie de l'empire la plus difficile à gouverner—cette constatation ne peut offenser personne, ni dans cette Chambre, ni au dehors. Notre constitution est faite expressément pour un pays habité par différentes nationalités. Par la nature des choses, par sa position géographique, par son énorme étendue, le Canada est destiné à recevoir des représentants de tous les peuples de la terre. Le grand problème que nous avons à résoudre, c'est de fondre en un tout homogène ces éléments étrangers et divers. Ce sera la grande œuvre de nos hommes d'Etat de l'avenir. Comment y arriveront-ils? Est-ce en faisant appel aux passions individuelles? Est-ce en mettant en doute le loyalisme d'un premier ministre canadien-français? Est-ce en rappelant aux Grecs, aux Galiciens, aux Doukhobors établis parmi nous, qu'ils ne sont que des étrangers? Est-ce par de semblables tactiques qu'on espère faire de la population du Canada une nation homogène ? C'est pourtant la tactique à laquelle ont eu recours plusieurs députés qui ont pris part à ce débat et qui n'ont pas craint de lancer des insinuations perfides ou des attaques directes contre des groupes importants et influents de la population de ce pays.

Quel est le trait caractéristique, par excellence, des institutions britanniques? Le véritable anglo-saxon reproche-t-il à un homme sa qualité d'étranger? Voit-il d'un mauvais œil le citoyen d'un autre pays? Met-il à mort son prisonnier? La grande force de l'empire britannique et de ses institutions, c'est que l'Anglo-saxon fait sentir à l'étranger qu'à l'abri du drapeau britannique il sera mieux traité que dans son propre pays. La Grande-Bretagne a toujours accueilli à bras ouverts les citoyens de tous les pays de la terre.

Mais comment pourra-t-on maintenir les institutions britanniques? On n'y arrivera pas par des moyens fictifs. Ce n'est ni par des lois, ni par des résolutions, ni par des édits, ni par la force qu'on maintiendra les sympathies du peuple canadien pour les institutions britanniques.

Qu'es-ce qui attire les étrangers vers ce pays? Qu'est-ce qui leur fait sentir qu'en venant dans une possession britannique, ils s'assurent des sympathies, des garanties, des possibilités, qu'il leur serait impossible d'obtenir chez eux? Le grand secret, c'est que les institutions britanniques ne comportent de tyrannie pour aucune classe de la société.

Une chose qu'il ne faut jamais perdre de vue dans le développement du Canada, c'est de faire sentir à tout homme qui fut un jour un étranger dans ce pays, et qui est en passe de devenir un sujet britannique, que nous ne mettons aucun empressement à l'obliger à affirmer son loyalisme et à déclarer qu'il partage notre admiration pour la grandeur de l'empire.

Si l'opposition triomphait, si on lui permettait d'envoyer, sans le consentement du peuple, des contributions en argent dont l'Angleterre pourrait disposer à son gré, nous recevrions avant longtemps une leçon comme celle qui nous fut donnée lorsqu'une grande partie de ce continent a été détachée de l'empire.

Le moyen de maintenir et de développer l'esprit britannique au Canada, c'est de permettre à chacun de ses habitants, d'être lui-même l'instrument de son salut, et c'est pourquoi je dis que de toutes les propositions soumises à ce Parlement, aucune ne contribuera plus puissamment à fortifier l'esprit national que le projet de loi que nous discutons en ce moment.

Quelle est la signification pratique de cette politique? Nous ne construisons pas des navires afin d'avoir des chantiers maritimes et des cales-sèches; nous construisons des cales-sèches et des chantiers maritimes parce que nous allons construire une flotte

Les honorables membres de l'opposition prétendent que le seul point recommandable de notre politique réside dans les avantages matériels qui en découleront. Ce n'est pas le but de notre politique mais c'en sera peut-être le résultat, si elle est mise à exécution d'une manière sensée et pratique.

Dois-je comprendre que nos adversaires ne veulent pas que le Canada construise ses chantiers, creuse ses cales de radoub, exploite ses mines, construise ses navires, donne de l'emploi à ses marins et à ses pêcheurs? Dois-je comprendre, comme le déclarait l'honorable député de Vancouver (M. Cowan) que nous voulons retourner à l'ancien régime de colonie de la couronne, et que chaque fois que nous serons dans l'embarras, nous devrons implorer la mère patrie pour qu'elle vienne à notre aide?

Je prétends que la politique ministérielle sur cette question grandit la renommée du Canada, et permettra à notre intelligente population de faire des progrès plus rapides dans la voie du développement national, de l'esprit national, de la défense nationale. Dans cinquante ans on s'étonnera qu'il se soit trouvé un parti assez peu prévoyant pour oser exprimer des doutes sur la nécessité d'une force navale au Canada.

M. F. L. SCHAFFNER (Souris): Monsieur l'Orateur en me levant pour prendre la parole, je tiens à déclarer modestement que je n'espère pas apporter de nouveaux éléments de discussion dans le débat. Depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, j'ai constaté que tous ceux qui se disposent à prendre la parole sur un sujet quelconque commencent par déclarer que la question qu'ils vont traiter est la plus importante dont le Parlement ait eu à s'occuper, depuis la Confédération, et c'est exactement ce que je suis moi-même obligé de faire aujourd'hui. Quand je songe aux énormes conséquences que peut avoir la proposition que nous discutons en ce moment, je suis bien forcé d'avouer que c'est certainement une des questions les plus importantes qui se soient présentées depuis la Confédération.

L'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) est certainement un orateur puissant, mais si on élague de son discours, les passages qu'il a cru devoir consacrer à l'honorable député de Vancouver (M. Cowan), à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), à l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) et à quelques autres députés de la gauche, il n'en reste pas grand'chose.

Le discours prononcé, hier soir, par l'honorable représentant de Vancouver a mis dans un état de perplexité considérable l'esprit de l'honorable député (M. Ralph Smith) qui vient de reprendre son siège, puisqu'il a consacré à cette harangue une grande partie du temps qu'a duré son discours. Après avoir disposé du discours de l'honorable député de Vancouver, l'honorable député a consacré quelques minutes à répondre aux arguments de mon honorable ami le représentant de Jacques-Cartier (M. Monk).

Je ne suis pas prêt à consacrer beaucoup de temps à répondre au discours que nous venons d'entendre, non pas que je ne considère celui-ci comme important. Mais je veux surtout répondre à certaines questions que vient de traiter mon honorable ami. Ce qui fait l'objet principal de ce débat, c'est l'interprétation que chacun des membres de cette Chambre entretient de cette question; il s'agit de savoir si le projet de loi que le Gouvernement a soumis à notre étude tend à consolider l'empire, ou s'il n'a pas plutôt pour but la désintégration de cet empire. J'estime, et j'espère pouvoir prouver que c'est ce dernier aléa qui se produirait. Nous avons, certes, le droit d'étudier l'attitude prise par le très honorable leader du Gouvernement (sir W. Laurier), au cours de nombreuses années où il a fait partie, d'une façon si proéminente à la Chambre des communes, pour nous demander où la politique qu'il a prônée, si on l'appliquait à toutes ces conclusions logiques, mènerait le Canada. Hier soir, l'honorable représentant de Nanaïmo faisait allusion au très honorable leader de cette Chambre, disait qu'il n'y avait personne au Canada assez puissant pour aliéner le sentiment du peuple canadien à l'endroit de l'Angleterre. Grâces à Dieu, monsieur l'Orateur, en dépit du fait que si les paroles et les actions de celui qui dirige cette Chambre avaient été écoutées et observées, tout en nous menant à la séparation d'avec l'empire, le fait ne s'est pas réalisé. Nous devons donc nous réjouir, aujourd'hui, qu'en dépit de la grande influence dont jouissait l'honorable premier ministre dans ce pays, ce prestige n'a pas été et ne sera jamais assez considérable pour engager le Canada à se séparer de l'empire.

Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de parler longuement des observations faites par mon honorable ami de Nanaïmo. Le Gouvernement a fait connaître sa politique à propos de la marine. Une chose est certaine, c'est que tout ou presque tout le monde reconnaît que la position actuelle du Canada est intolérable. Réalisant ce fait, nous, les mandataires du peuple, sommes ici pour essayer d'inaugurer une politique avantageuse, pratiquement, et à notre pays et à la Grande-Bretagne. L'unanimité de sentiments que je viens d'exprimer comme étant le résultat inévitable du développement du Canada et de l'agitation qui s'est développée au cours des deux dernières années, existe réellement. On a tellement parlé de cette question du haut des chaires, du haut des tréteaux politiques, dans la presse, dans les conversations par-

ticulières et dans cette Chambre, qu'il est devenu presque impossible d'ajouter quelque chose de nouveau à tout ce qui s'est dit. Tous les sentiments et toutes les opinions qu'on pourrait exprimer, aujourd'hui, ou dont je pourrais me faire l'écho, ont été énoncés avec beaucoup plus de force, de logique et d'à-propos que je ne saurais le faire moi-même. N'empêche pas que mon sentiment personnel en cette question soit tellement accentué que je ne puis rester silencieux en cette occurence. Je crois fermement que mes électeurs penseraient que je n'ai pas rempli mon devoir à leur endroit, si je n'exprimais mon avis sur cette question importante. Je suis persuadé qu'en cette circonstance je me fais le porte-parole de la plus grande partie de la population que j'ai l'honneur de représenter ici.

Quel est le sujet en discussion, aujourd'hui? S'agit-il d'un acte du Gouvernement? L'origine de ce grand problème, cet appel que l'on adresse à la population pour remplir son devoir vis-à-vis l'empire, cette invitation qu'on lui adresse à assumer la tâche qui lui incombe de soulager le contribuable de la Grande-Bretagne du fardeau sous lequel il gémit depuis tant d'années, n'ont pas été conçus par le très honorable premier ministre, non plus que par aucun autre membre de son cabinet.

Dernièrement encore le très honorable premier ministre disait que le Canada avait commencé, en 1902, à faire quelque chose en faveur de l'empire; qu'il avait poursuivi cette ligne de conduite en 1907 et en 1909. J'aurai l'occasion de m'occuper plus longuement de cette partie du discours de l'honorable député qui vient de reprendre son siège. Le débat qui se poursuit aujourd'hui doit son origine à l'avis de motion et au discours de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) qui se trouvent consignés aux "Débats". Cela est certain. L'honorable représentant de Toronto-nord avait inscrit au feuilleton son avis de motion longtemps avant qu'on eût agité cette question par tout le pays. Mon honorable ami déclarait que le peuple se demandait si le temps n'était pas arrivé pour nous de rougir de nous-mêmes, vu le fait que nous dépendions absolument de la Grande-Bretagne pour nos routes commerciales, pour la protection de notre commerce, et vu le fait que nous jouissions de cette protection sans qu'il nous en coûtât un cent. J'ai beaucoup de foi dans l'esprit d'indépendance, et voilà pourquoi je n'estime aucunement que notre peuple croit à cet état de choses qu'on lui représente, lui, qui est si familier avec les faits. Avant plusieurs années, alors que nous pourrons compter sur un revenu de $25,000,000 ou de $30,000,000, ou de $35,000,000, alors que nous serons encore dans nos langes, alors que nous serons très heureux d'avoir la protection de la Grande-Bretagne, viendra pour nous l'âge de réaliser que l'heure est arrivée de travailler à notre propre subsistance, à notre protection réelle. Le Canada ne peut s'attirer beaucoup de louanges de ce qu'il est le dernier des grands dominions d'au delà des mers à agir dans la circonstance qui nous occupe. Que constatons-nous? Si je trouve quelque chose dans la péroraison du discours de l'honorable député de Nanaïmo, c'est que la Grande-Bretagne s'arrête à ce système de contribution. J'ignore si cela est vrai ou non. Mais je sais parfaitement que l'Australie, depuis deux années, a voté un crédit de £100,000 pour la protection de l'empire; que, de son côté, la colonie du Cap a accordé une subvention de £50,000, et que la petite colonie de la Nouvelle-Zélande s'est saignée de £40,000, la colonie du Natal, de £35,000, et Terre-Neuve a ajouté sa quote-part à cette contribution. Qu'a donc fait le Canada? Rien, absolument rien.

Nous constatons que les ouvriers et que les citoyens de la Grande-Bretagne paient environ $4 par tête et par année pour le maintien de la marine sans parler des impôts qu'ils doivent acquitter pour le maintien de la milice. A ces deux points de vue la population de la Grande-Bretagne paie environ $455,000,000 pour la protection de l'empire, alors que nous ne contribuons pas un sou en dépit des grands avantages que le Canada retire de cet état de choses. Il est grandement temps pour nous de nous réveiller et d'agir. Je ne partage pas l'opinion de ceux qui crient sur les toits que nous jouissons de la paix et que pas n'est besoin pour nous d'une armée ou d'une marine de guerre. Nous ne pouvons rester séparés du reste du monde sous ce rapport-là. Les Etats-Unis ont essayé ce système; ils ont failli, et absolument dans leurs efforts. Le Canada dont nous sommes si fiers, tout en proclamant qu'il deviendra bientôt une nation, doit assumer en cette occurrence, comme dans d'autres, tout le fardeau de l'homme libre. Toute nation qui cherche à conserver son commerce avec les autres pays doit être prête à assumer la responsabilité qui lui incombe de protéger ses routes commerciales aussi bien que son littoral et que ses pêcheries. Je ne veux, en aucune façon, ignorer la grande importance de cette phase de notre histoire à laquelle nous en sommes arrivés. Il semblerait, ainsi qu'on l'a fait observer, que nous sommes arrivés au point de départ de deux chemins différents. Le Canada est une colonie de la Grande-Bretagne; le contribuable de la mère patrie a acquitté jusqu'à présent tout le coût de la dépense de l'empire, maintenant nous sommes arrivés à l'heure de choisir entre deux routes. On l'a déjà dit, on peut prendre des voies détournées mais j'estime que nous sommes arrivés au point culminant, qu'importe la

route que nous aurions pu choisir. Loin de moi, cependant, l'idée de dire que chaque habitant de ce pays envisage la question à ce point de vue-là. Nous pouvons, monsieur l'Orateur, rester tranquilles, jouissant des avantages que nous offre notre autonomie, mais agissant ensemble pour un but commun et pour une dépense mutuelle.

Nous pouvons nous séparer de l'empire pour former une nation distincte ayant sa propre politique. Nous pouvons faire fi de notre individualité comme peuple pour nous joindre au grand pays dont les frontières bornent les nôtres au sud, ou nous pouvons continuer à faire partie de l'empire tout en refusant notre coopération. Je dis que cette dernière attitude est contraire à la dignité du citoyen qui se respecte et c'est pour cela que je vais m'en tenir exclusivement à l'opinion que je me suis formée sur cette grave question de la défense de l'empire. En parlant de l'abstraction que nous ferions de notre individualité comme peuple pour constituer une partie de la grande république dont les frontières bornent les nôtres, je dois ajouter que personne en cette enceinte ne respecte plus que moi les citoyens des Etats-Unis, et pourquoi pas, je le demande? Pour me servir d'une phrase du très honorable premier ministre, je dirai que le sang qui coule dans les veines de nos voisins ressemble grandement au nôtre. Le peuple des Etats-Unis a sa grandeur au point de vue commercial et politique, grandeur que nous devrions admirer. Il a accompli tant de choses. C'est un bon voisin pour nous, et rien n'est de nature à nous donner plus de paix et plus de bonheur que d'avoir de bons voisins. Nous demandons toujours à entretenir avec ces derniers des relations amicales espérant toujours qu'ils nous rendront le réciproque, mais si j'en juge d'après la connaissance approfondie de la population du Canada, un très petit nombre de nos habitants demandent l'annexion aux Etats-Unis. Puis, surgit le troisième aléa possible, l'indépendance du Canada. Je sais que certaines personnes forment de l'indépendance de notre pays le grand but des ambitions de ce dernier, et je m'occuperai de cette qustion plus tard.

Le très honorable premier ministre se rappelant ce qu'il a dit au Canada et ailleurs de notre position actuelle et de nos aspirations ne peut dire que nous n'avons pas quelque raison de lui imputer un peu de ces idées d'indépendance que l'opposition lui a attribuées. Cependant, je dois dire qu'à part le très honorable premier ministre et quelques habitants du Canada, on trouve très peu de gens qui aspirent ou qui veulent aspirer à l'indépendance du Canada. Au contraire, nous voulons que ce grand empire soit consolidé, cet empire sur lequel le soleil ne se couche jamais, un empire qui s'étend sur le tiers de l'univers, dont la population comprend un tiers de toute la population du monde. Son drapeau et ses vaisseaux et ses fils industrieux font briller l'esprit de justice et de "fair-play" à travers les mers et les contrées du monde. Nous sommes fiers, chacun de nous, d'appartenir à cette grande nation. Il existe tant de raisons qui justifient notre orgueil sous ce rapport, qu'il me faudrait trop longtemps réclamer l'attention de la Chambre pour les énumérer. Il ne reste donc plus qu'une seule chose à faire: continuer à former partie de l'empire. Je ne suis pas de ceux qui disent: Que le Canada reste partie de l'empire; que ce dernier protège le Canada et fasse tout son possible en sa faveur, alors que le Canada refuserait de faire la moindre chose en retour. Au Canada, il est une classe de personnes au nombre desquelles se trouvent beaucoup de ministres des différentes dénominations religieuses, et je regrette de dire qu'on trouve à Ottawa même les membres de ces dénominations religieuses qui disent que nous voulons continuer à faire partie de l'empire, tout en refusant notre coopération. Ces gens-là prétendent que le Canada ne devrait encourir aucune dépense en vue de la défense navale de la Grande-Bretagne. Il est vrai de dire que ces personnes ainsi que d'autres révérends terminent souvent leur pieuse déclaration par les mots: Mais si l'heure arrivait où le Canada fût exposé au péril, nous dépenserions, pour sa défense, jusqu'à notre dernier sou; nous exposerions jusqu'à notre dernier soldat.

Sir Wilfrid Laurier lui-même a dit: "Si jamais la suprématie navale de la Grande-Bretagne venait à être menacée, j'irais porter la parole par tout le pays; j'irais, surtout, dire à mes compatriotes de la province de Québec que le salut du Canada dépend de celui de l'Angleterre." Voilà des paroles qui sonnent bien, mais ce ne sont, en somme, que des paroles. La Chambre et la population se rendent-elles compte que la Grande-Bretagne a placé en notre pays plus d'un trillion de dollars? Sait-on que l'Angleterre fait chaque année en notre pays des placements de toutes sortes qui se chiffrent à plus de $200,000,000? Les Canadiens se rendent-ils compte que de toutes les nations de l'univers c'est le Canada qui fait les plus gros emprunts à la mère patrie? Si l'on s'en rend compte, n'est-ce pas là une raison de contribuer de quelque manière au maintien et au salut de cette grande nation, puisque force nous est bien de reconnaître que le salut de la Grande-Bretagne et de ses colonies dépend absolument de la suprématie de la marine impériale.

Qu'il me soit permis de mettre sous les yeux de la Chambre les emprunts que différentes nations font à la Grande-Bretagne.

Voici le chiffre des emprunts que huit nations vont négocier chaque année dans les îles britanniques:

Chili	$ 20,696,000
Japon	33,361,000
Russie	47,703,000
Mexique	64.371,000
Etats-Unis	68,000,000
Brésil	73,000,000
République Argentine	117,000,000
Canada (près de)	200,000,000

L'Angleterre nous fournissant chaque année une somme aussi considérable, nous devrions assurément contribuer de quelque manière au maintien de sa marine de guerre. A l'heure du danger, dit la droite, nous saurions dépenser jusqu'à notre dernier sou; mais où prendra-t-on tout l'argent dont j'ai parlé? Et puis, que deviendraient nos cultivateurs? La Grande-Bretagne importe chaque année pour environ $135,000,000 de nos produits agricoles. Sans argent, que feronsnous à l'heure du danger? Je ne comprends pas que les membres de la droite s'en tiennent à dire qu'ils sauront intervenir au besoin. Que ferons-nous faire à l'heure du danger?

Quelque riche que soit une nation, il est une chose qu'elle ne peut acheter; c'est la puissance navale. L'Allemagne forme ses soldats en trois ans, l'Angleterre en cinq. Une guerre avec l'Allemagne durerait-elle trois ans ou trois mois? Quelle est, de nos jours, la durée des guerres navales? Par malheur, on ne peut acheter des Dreadnought chez le marchand du coin; il faut beaucoup de temps pour construire ces navires qui, au dire des experts, sont les seuls qui aient aujourd'hui quelque valeur dans les combats navals.

Les patriotes de la droite parlent de devoir, de ce qu'ils sauront faire au besoin, mais ils ne veulent pas permettre que nous nous préparions à faire notre devoir quand sonnera l'heure du danger. Ils ne savent que parler de paix quand la paix n'existe pas. Pour assurer la paix, rien ne vaut une marine puissante. N'est-ce pas la suprématie navale de l'Angleterre qui a le plus puissamment contribué à la paix universelle? Nul ne contestera que c'est surtout à la prépondérance de la marine de la Grande-Bretagne que l'univers est redevable du maintien de la paix. Cette prépondérance doit demeurer effective et suffisante afin que l'Angleterre, le Canada et toutes les colonies de l'empire soient toujours en mesure de repousser l'ennemi.

J'ai recueilli aujourd'hui certaines paroles de contemporains dont l'opinion est très respectée. M. Rosevelt a dit: "Une marine de guerre de premier ordre est la meilleure garantie de paix que les Etats-Unis puissent avoir". Ce qui est vrai des Etats-Unis l'est également de toute autre nation. Le président Taft vient de s'exprimer dans le même sens. Au dire de lord Roberts, "une armée puissante est une condition essentielle de paix et de sécurité". Le chancelier de l'empire allemand affirme que "du moment où l'Allemagne aura résolu de réduire ses armements, la paix se trouvera gravement compromise". Suivant M. Deakin, ex-premier ministre d'Australie, "ceux qui se préparent effectivement à la guerre ne le font que pour assurer le maintien de la paix". Et c'est Alfred Austin, le poète lauréat, qui nous chante de là-bas:

> Nor you nor we would others wrong,
> We only claim to hold our own;
> For this we arm, for this keep strong,
> Safeguard justice on her throne.

Quel est l'esprit logique qui niera que la guerre répugne à la puissance et que l'attaque tente la faiblesse? A mon sens, la sécurité de l'empire doit être garantie de façon à ne laisser subsister aucun doute. En tant qu'empire, nous n'ambitionnons ni la guerre ni la conquête; nous ne portons ombrage à aucune nation, et notre désir est de rester étrangers aux querelles internationales. Nous tenons cependant à consolider la puissance de l'empire en vue de la défense mutuelle. Jusqu'ici, c'est la Grande-Bretagne seule qui a maintenu la suprématie navale de l'empire. Il est grand temps, à mon avis, que nous assumions notre part de ce fardeau. En tant que sujets britanniques, nous devrions prêter un concours effectif à la mère patrie. L'union fait la force; mais d'une union plus étroite naît une puissance plus grande.

Il n'est pas d'autre nation dont l'existence dépende autant des approvisionnements et de la matière première que lui apportent ses navires. Il faut donc que nous mettions nos routes commerciales à l'abri des attaques des autres nations. Ne sait-on pas que l'attaque de ces routes aurait pour effet de paralyser le commerce du Canada aussi bien que celui de l'Angleterre? Pour donner à la Chambre une idée du volume du commerce britannique, qu'il me soit permis de mettre sous les yeux l'importance relative de la marine marchande des nations qui composent l'empire; je me fonderai pour cela sur les données les plus récentes que j'ai pu recueillir au sujet du tonnage:

	Voiliers. Tonneaux.	Vapeurs. Tonneaux.
Royaume-Uni	1,461,376	10,023,726
Australie	126,579	249,832
Natal	856	811
Nouvelle-Zélande	43,967	88,629
Canada (y compris la navigation intérieure)	411,885	287,867
Terre-Neuve	129,876	12,352

Jusqu'à présent, toute cette marine marchande n'a été protégée que par la marine de guerre de la Grande-Bretagne. Passons maintenant aux données relatives au commerce de l'empire britannique. Pour 1907

et 1908, les importations et les exportations se répartissent comme suit:

	Importations.	Exportations.
Royaume-Uni..	£649,612,926	£520,138,135
Australie.	51,896,809	72,888,003
Afrique australe. .	57,979,502	98,984,848
Nouvelle-Zélande. . . .	17,302,861	20,068,957
Canada..	309,756,608	361,572,159
Terre-Neuve.	2,143,130	2,487,461

Jusqu'à présent, toutes ces importations et exportations qui se font par mer et où le Canada figure pour près de £700,000,000, ont été entièrement protégées par la marine impériale, au maintien de laquelle le Canada ne contribue en aucune façon. De plus, le Canada ne participe pas à la défense commune de l'empire. Le jour où, à la suite de complications internationales, l'existence du Canada se trouvera en danger, pourra-t-on blâmer les autres parties de l'empire de ne pas venir à notre secours? A quoi bon espérer alors que le Canada soit un et indivisible?

Monsieur l'Orateur, chaque fois que le gouvernement libéral a été contraint d'agir —je m'exprime ainsi à dessein—je ne sache pas qu'il ait jamais rien fait pour manifester son attachement à l'empire ou lui venir en aide qui ne lui ait été dicté par le grand parti conservateur. Ainsi poussé au pied du mur, qu'est-ce que le Gouvernement propose que l'on fasse? Tout au plus ce que ferait quelque petite république sud-américaine, mais la marine d'aucune de ces petites républiques ne peut concourir à la sécurité ou à la gouverne du monde civilisé. Le premier ministre et ses partisans ne se rendent pas compte que le Canada est partie intégrante du vaste empire où il tient une place si importante. Ils marchent sur les traces du Vénézuéla. C'est pour la raison que j'ai dite que le Gouvernement se tient à l'écart; on dirait qu'il cherche à créer une distinction entre le statut britannique et le statut canadien. Je ne veux pas d'une marine canadienne, mais d'une marine impériale qui fera germer dans toutes les possessions britanniques de l'univers cette idée d'unité et d'égalité qui, quoi qu'en disent les membres de la droite, me semble prendre rapidement racine dans l'esprit de notre population.

Si nous devons avoir une marine de guerre, disent les orateurs ministériels, on devrait la construire au Canada. A première vue, cela paraît très bien. Mais cette théorie est tellement contraire à toutes celles qu'ils ont énoncées jusqu'à présent, que je ne conçois pas qu'ils aient pu l'insérer dans leur programme politique. A-t-on jamais entendu les libéraux se prononcer en faveur du développement des industries nationales ou de l'achat au Canada des marchandises qu'ils pouvaient se procurer à meilleur compte à l'étranger? N'ont-ils pas toujours soutenu qu'il faut acheter là où il y a le plus d'avantage à le faire? Dans ma propre circonscription, les libéraux m'ont mainte et mainte fois objecté que lors même que nous fabriquerions nous-mêmes les instruments agricoles, ajoutant par là à l'industrie nationale, on pourrait toujours se les procurer à bien meilleur compte aux Etats-Unis. Leur opposant aujourd'hui leur propre argument, je dis que nous ne sommes pas en mesure, que nous sommes absolument incapables de construire des Dreadnoughts.

Bien plus, si le Gouvernement savait qu'il dût jamais compter sur les navires qu'il fera construire pour protéger le pays, il ne songerait même pas à tenter pareille aventure, mais il sait à qui il a affaire; il sait qu'il a affaire à la nation qui n'a jamais cessé de veiller sur nous, qu'il peut toujours compter sur la protection de ses navires de guerre qu'elle a fait construire à même le produit des taxes prélevées sur le peuple anglais qui a laissé faire sans murmure.

Il est temps que le Gouvernement cesse de faire croire qu'il s'efforce de raffermir la puissance de l'empire et de venir en aide à la marine de la Grande-Bretagne. Si nous devons entonner le "God Save the King" et "Rule Britannia", faisons quelque chose qui en vaille la peine au lieu d'adopter ce programme naval d'une insuffisance pitoyable. Quand je songe au projet du premier ministre, à l'enthousiasme de ses déclarations à l'égard du devoir du Canada envers l'empire, je commence à me faire une conception nouvelle de la valeur de l'éloquence.

Que le Canada se dote d'une marine dont l'empire ne pourra se prévaloir que lorsque le Canada aura constaté qu'il s'agit d'une guerre juste, voilà une déclaration que je trouve injurieuse. Quelle est la seule conclusion à tirer d'une telle déclaration? C'est que nous voulons bien participer à une guerre de la Grande-Bretagne, pourvu que cette guerre soit juste. Mais quel est aujourd'hui au Canada celui qui croit l'Angleterre capable de s'engager dans une guerre qui ne serait pas juste? Croit-on que cette nation qui est depuis des siècles le berceau de la liberté, qui s'est toujours constituée le champion des droits de l'homme, de la liberté de conscience et de parole, de la justice et de l'équité—est-il au Canada un seul homme qui pense que cette nation-là puisse jamais faire une guerre de tyrannie et d'oppression?

Si nous ne le croyons pas, je déclare que le Canada doit attendre que l'Angleterre s'engage dans des guerres semblables avant de se tourner vers de nouveaux autels.

Il me semble que le représentant de Nanaïmo (M. Smith) n'a pas bien répondu à la question que lui avait posée le député de Vancouver (M. Cowan). Dans la loi concernant l'Amérique septentrionale an-

glaise, il y a un article, l'article 15, qui dispose que:

A la reine continuera d'être et est par le présent attribué le commandement en chef des milices de terre et de mer et de toutes les forces militaires et navales en Canada.

Cet article est reproduit dans l'article 4 du projet de loi, mais celui-ci contient un autre article, l'article 18, qui décrète que:

En temps critique le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

Voici ce que je désire faire observer. Comment peut-on concilier ces deux articles? Dans l'un, le commandement en chef des forces navales du Canada est attribué au roi; dans l'autre, le Gouverneur en conseil peut mettre ces forces à la disposition de Sa Majesté pour service général en temps critique.

M. LANCASTER: C'est une tentative de supprimer une prérogative qui appartient exclusivement au gouvernement impérial.

M. SCHAFFNER: C'est mon avis. A propos de la loi concernant l'Amérique septrionale anglaise, je désire citer un passage du discours du chef de l'opposition, passage qui renferme en germe plus d'idees que tout ce que j'ai entendu dire depuis quelque temps. Voici ce que disait mon honorable ami de la loi concernant l'Amérique septentrionale anglaise:

Si l'empire disparaît, l'Acte de l'Amérique britannique du Nord disparaît également, et avec lui disparaissent les garanties constitutionnelles qu'il comporte. Tout retombe dans le chaos et l'obscurité. Ce qui sortirait de ce chaos, quelle situation constitutionnelle en résulterait, quelle répercussion auraient ces événements, de quel côté pencherait la balance, entre les forces en luttes, personne n'aura la hardiesse de le prédire, ni la sagesse de le prévoir.

Peut-on en douze lignes énoncer plus de sages idées que notre chef n'en a mis dans ces quelques phrases? J'ai fait connaître mon sentiment dans mes observations préliminaires. Je crois qu'il ne devrait y avoir qu'une seule marine, une marine impériale, sous un seul chef. Je suis d'avis que c'est le seul moyen, le moyen le plus économique—si l'on veut envisager la question au point de vue des affaires—le moyen le plus sûr de protéger nos routes commerciales et d'assurer la stabilité de notre grand pays.

Mais, les députés de la droite semblent s'appesantir sur cet aspect de la question. L'opposition a mis tout en œuvre afin de les persuader. Je n'espère pas faire plus, ni même autant qu'ont fait plusieurs membres de la gauche pour les convaincre que les circonstances sont critiques.

Sir Wilfrid Laurier a déclaré, cela va sans dire, que l'Angleterre s'arme, que la France s'arme, que l'Autriche s'arme et que toutes les nations s'arment le plus qu'elles peuvent. Pourquoi? Ce n'est pas pour attaquer les autres, mais de crainte d'une attaque, de crainte que les autres ne les attaquent. Que peut-on logiquement inférer de cet argument, si ce n'est que nous devrions renforcer la marine impériale parce que nous craignons, pour d'excellentes raisons, que, dans un avenir prochain, l'Allemagne ne nous attaque? Je me propose de citer—ce qu'on a déjà fait—les paroles de ceux qui croient que les circonstances sont critiques. Car, il n'est pas nécessaire d'approfondir les raisonnements des députés de la droite pour s'apercevoir que la principale raison pour laquelle il ne veulent pas que le Canada offre des Dreadnought, c'est l'absence du danger. Je constate que des hommes comme lord Roseberry, sir Edward Grey, le très honorable Reginald McKenna, le très honorable Alfred Lyttleton, le très honorable M. Balfour et le très honorable M. Asquith—des hommes qui appartiennent à tous les groupes politiques en Angleterre—ont déclaré que les temps sont critiques. Je ne rapporterai pas aujourd'hui des paroles qu'ils ont prononcées au cours de la lutte électorale qui vient de prendre fin en Grande-Bretagne. J'avoue que quelques-uns d'eux ont, pendant cette lutte, tenu un langage qui n'est pas absolument uniforme aux déclarations que je rappellerai maintenant. Mais, il ne faut pas oublier que c'était au plus fort de l'une des batailles politiques les plus acharnées qui se soient livrées en Grande-Bretagne. Au lieu de rapporter leurs discours au long, je ne citerai que les passages qui ont directement trait à la question. Trois mois avant la prorogation des Chambres, lors du congrès de la presse de l'empire, lord Rosebery disait:

Maintenant, messieurs, vous me pardonnerez si j'aborde ensuite et sur-le-champ la question de beaucoup la plus importante que vous aurez à discuter au cours de ce congrès et celle qui intéresse le plus l'empire dans son ensemble: je veux dire la question de la défense de l'empire.....Ainsi donc tout fait prévoir une ère de paix....

Il dit que la paix règne.

....et d'autre part, en dépit de cette absence totale de sujets de froissements, jamais dans l'histoire du monde n'a-t-on eu le spectacle de préparatifs de guerre aussi menaçants, aussi terribles. Tel est le signe qui me paraît le plus redoutable.....Je reconnais que cette préparation générale à la guerre doit à certains égards inspirer de vives inquiétudes aux amis de la Grande-Bretagne et de l'empire britannique.

Lord Rosebery éprouvait certainement un sentiment d'anxiété. Il est vrai que le leader de la Chambre (sir Wilfrid Laurier),

les représentants de Nanaïmo (M. Ralph Smith) et de Pictou (M. E. M. Macdonald) et d'autres membres de la droite ne ressentent pas d'inquiétude. Cependant, en cette matière, je n'ai pas le droit d'attacher autant de poids à leur opinion qu'à celle de lord Rosebery et des autres personnages que j'ai nommés. Nos contradicteurs nous disent qu'il n'y a aucun danger, mais les grands hommes d'Angleterre nous déclarent que le danger existe:

Quand je vois un gouvernement à lui seul demander 25 millions de plus pour le budget de la guerre, quand je vois les sacrifices sans précédents qu'on exige de nous pour les mêmes fins, je commence à éprouver des inquiétudes quant à ce que sera le résultat final, et à me demander où tout cela va nous conduire.... ....Messieurs, nous pouvons et nous allons construire des Dreadnought, ou des navires du type le plus récent; nous allons sacrifier à cette fin s'il le faut jusqu'à notre dernier schelling, jusqu'à notre dernier homme. Tout cela nous le pouvons, et nous le ferons; mais même cela, je ne suis pas sûr que ce soit assez, et il vous incombera peut-être de transmettre à vos jeunes établissements d'outremer le message et l'opinion que voici: Tout habitant, tout citoyen de l'empire est invité à prendre sa part du devoir et de la responsabilité de la défense nationale.

Est-ce là le sentiment que nos adversaires tentent d'inculquer à la population canadienne? Je ne le pense pas. Je déclare, sans vouloir blesser personne, que les membres de la droite, du premier ministre jusqu'au dernier de ses partisans, ont cherché à cacher la vérité au peuple. J'espère qu'avant la fin de mon discours, je pourrai établir d'une manière incontestable que les journaux libéraux, du moins quelques-uns d'entre eux, ainsi que plusieurs membres de la Chambre veulent représenter la situation sous un faux jour:

Oui, messieurs, transmettez-leur ce message. Dites à vos concitoyens, bien que cela puisse les surprendre, la déplorable rechute de l'Europe dans l'ornière du militarisme, et l'obligation imposée à cette petite Angleterre de se défendre, de défendre ses libertés et les vôtres! Mais dites-leur aussi que la mère patrie ne manque pas de courage, qu'elle ne connaît ni la faiblesse, ni les défaillances, et que c'est avec allégresse qu'elle retrempe sa vigueur dans ses immenses possessions d'outremer. Pour son propre salut, elle doit d'abord compter sur elle-même, et si cela ne suffit pas il lui faut s'adresser à vous.

Et sir Edward Grey, le ministre des affaires étrangères, adressant la parole après lord Rosebery, disait lors du congrès:

J'approuve tout ce qu'il a dit. Nos relations avec l'étranger à l'heure qu'il est traversent une période de calme relatif; ce n'est pas la tempête, mais par suite des énormes frais d'armement, le temps est devenu très lourd. Et la gravité de cette situation ne saurait être exagérée. Il importe que vous sachiez aujourd'hui à quel point nous nous rendons compte dans la mère patrie du danger auquel nous sommes exposés, danger beaucoup trop grand pour que nous songions à lésiner sur les dépenses à effectuer pour la marine, quelque onéreuses qu'elles puissent être; et vous des colonies d'outremer, vous nous avez bien fait comprendre la grandeur des ressources de l'empire. En assurant le maintien de cet empire, certes, nous nous rapprochons de plus en plus de cet idéal auquel M. Kirwan a fait allusion dans son discours d'hier, une union d'alliés, une union de possessions autonomes.

Le très honorable M. McKenna disait:

Nous regardons l'avenir, et nous y voyons surgir des difficultés croissantes pour l'empire. Nous prévoyons des éventualités qui nous amèneraient à combiner toutes nos forces pour la défense commune.

J'ai foi en une défense commune. En présence de cette déclaration de M. McKenna, les députés de la droite persistent à vouloir persuader au pays qu'il n'y a pas de danger, que les circonstances ne sont pas critiques. Par conséquent, disent-ils, à quoi bon donner des Dreadnought? Pourquoi ne pas nous contenter d'une marine de pacotille? "Il est vrai", disent-ils encore, "que le parti conservateur nous a obligés de faire quelque chose, mais nous ferons le moins possible. Nous pourrons donc nous adresser à la population de Québec et des autres parties du pays et lui dire que nous avons été obligés de faire quelque chose, mais que nous avons fait le moins possible et que, si la guerre éclate, notre marine de pacotille ne se montrera pas".

Le très honorable Alfred Lyttleton disait:

Or, mon opinion est que la situation n'a jamais été ce qu'elle est actuellement depuis l'époque de la bataille de Trafalgar. Nous avons pour la première fois devant nous des puissances qui sont nos égales en richesse.... et j'ai été ravi d'entendre sir Edward Grey dans cette circonstance l'approuver; oui, on peut compter que notre pays sacrifiera jusqu'à son dernier schelling, s'il le faut pour sa propre défense et pour la défense de l'empire; mais le jour pourra venir où il y aura lieu, pour notre propre sécurité et la leur, d'inviter les possessions d'outremer à nous prêter main forte dans cette lutte formidable. Je suis fermement convaincu que le sort de l'empire est nécessairement lié en définitive à l'établissement d'une union plus étroite et plus solide, et à l'organisation plus parfaite de la défense.

Je vous le demande, monsieur l'Orateur, comme à un homme impartial, laquelle des deux politiques proposées à la Chambre tend à établir une union plus étroite—le projet d'une petite marine canadienne ne comprenant pas un seul vaisseau de guerre d'une grande importance ou la proposition de la gauche qui déclare que les temps sont critiques et que, dans les circonstances, nous devrions faire don d'au moins deux Dreadnought, les seuls vaisseaux qui pourront prendre place au premier rang en temps de guerre? C'est assurément cette

dernière, à n'en pas douter. Que disait M. Balfour?

Le sort de l'Australie, celui de la Nouvelle-Zélande, du Canada, de l'Afrique du Sud, de l'Inde ne se décideront pas sur le Pacifique, ne se décideront pas sur l'océan Indien; ils vont se décider ici, et tous ceux qui cherchent à lire dans l'avenir reconnaîtront, je pense, la force des paroles tombées de la bouche de lord Rosebery.

Monsieur l'Orateur, il n'y a aucun doute que la grande bataille qui décidera du sort de l'empire anglais sera livrée dans la mer du Nord. L'Allemagne est obligée, par sa position géographique d'avoir la plus forte armée du monde; elle peut, si c'est nécessaire, mettre 4,000,000 de soldats sur pied. L'Angleterre par sa position géographique est obligée d'avoir la plus forte marine du monde, et cette marine sera pour elle le seul moyen de se protéger dans les moments critiques.

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

Reprise de la séance.

RENVOI DU BILL DE L'ASSOCIATION DES MEUNIERS DU DOMINION.

M. HARRIS: Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre se forme en comité, on me permettra de dire que je vois d'après le compte rendu de la séance de la Chambre d'hier, que l'on a discuté le bill (n° 111) relatif à l'Association meunière du Canada. Vu que j'ai présenté ce bill à la Chambre et comme plusieurs membres désirent avoir plus de renseignements à son sujet, je proposerais qu'il fût renvoyé au comité des bills privés pour être étudié de nouveau, afin que les objections soulevées par les honorables membres de cette Chambre hier soient de nouveau discutées. Je propose donc:

Que l'article 71 de l'ordre du jour tendant au renvoi à un nouvel examen en comité général du projet de loi (n° 111), concernant l'association des meuniers du Dominion, soit rayé et que ledit projet soit renvoyé au comité permanent relatif aux projets d'intérêt privé pour supplément d'étude.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL DE LA MARINE.

M. SCHAFFNER: A la suspension de la séance à six heures, monsieur l'Orateur, je discutais la question de savoir s'il y avait danger, et si le Canada, au cas où il croirait qu'il y en a, devrait faire quelque chose de pratique pour y remédier. A l'appui de cette proposition, je citais des autorités prises dans les deux partis politiques anglais; je citais des paroles qui avaient été prononcées non pas pendant une période électorale, mais à une époque où le pays pouvait exprimer une opinion raisonnée et juste. J'ai cité toutes les autorités que je désirais apporter excepté lord Roberts qui disait:

Des événements récents, cependant, prouvent d'une façon décisive qu'une nouvelle ère a commencé, et que tout l'empire sera peut-être obligé de se lever de nouveau pour sa défense comme il l'a fait plusieurs fois dans le passé. La question est celle-ci: Sommes-nous prêts à le faire? On n'improvise pas des flottes et des armées pour faire face aux mouvements rapides de nos temps modernes. Il n'y a que la prévoyance et la préparation, pendant plusieurs années, qui puissent nous donner une force navale ou militaire sur laquelle nous puissions compter dans une grande circonstance, force qui est en elle-même la meilleure garantie de cette paix que nous désirons voir régner et dont nous avons plus besoin qu'aucune autre nation. Je sais quelle sera votre principale difficulté. Il n'est pas aisé de convaincre la masse du peuple dans notre pays de l'existence d'un danger réel.

Voilà ce que lord Roberts disait, et je soumets ses paroles à la considération de mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre:

Il sera peut-être moins facile de convaincre les habitants des colonies qui depuis un siècle jouissent d'une protection qui les a garantis contre toute attaque, que des dangers réels les menacent aussi.....L'accroissement de richesses des colonies les rend davantage un objet d'envie pour les nations qui ne possèdent pas des parties aussi importantes du globe. De sorte que si nous voulons être en sûreté, il nous faut serrer nos rangs dans un commun effort et esprit de sacrifice.

M. Asquith disait:

Après avoir examiné sérieusement l'état de la construction des navires dans les pays étrangers, le gouvernement en est venu à la conclusion qu'il est devenu désirable de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer que la deuxième série de quatre navires, mentionnée dans le programme, sera achevée au mois de mars 1912.

Je ne citerai pas d'autres autorités. Je crois que cette Chambre et le pays conviendront avec moi que celles dont je viens de parler ont plus de poids et d'importance que celle du directeur général des Postes, du premier ministre, ou d'aucun de ceux qui les appuient.

Quelques mots maintenant au sujet de la loyauté. C'est un sujet dont nos honorables amis de la droite n'aiment pas que nous parlions. Il paraît être leur point faible, mais à qui la faute? Ce n'est pas la nôtre. Il ne nous est pas agréable d'être conduits par une personne qui s'est placée par ses discours dans une attitude que nous avons droit, je crois, de lui reprocher, attitude qui ne servira pas, croyons-nous, nos meilleurs intérêts, et qui tend plutôt à désagréger qu'à consolider le pays. Je veux parler de ces choses parce que, personnellement, je suis persuadé que le bill qui est présentement devant cette Chambre mènera

directement à notre séparation d'avec le grand empire britannique. Le très honorable premier ministre parlant à Boston dit:

Le Canada ne consentira jamais à la fédération impériale même sur une base purement commerciale, parce que la conséquence serait une participation du Canada dans les guerres de l'empire britannique...

J'aurai quelque chose à dire à ce sujet, plus tard.

...et le Canada ne consentira jamais à prendre part aux guerres de l'empire.

Je soumets à mes concitoyens l'idée de l'indépendance, mais lorsque ce jour viendra, il faudra que l'indépendance se fasse avec le consentement des deux pays, et nous continuerons à rester en bons termes et en bonne amitié avec la mère patrie. Si nous sommes fidèles à notre passé, nous montrerons de nouveau au monde le spectacle unique et sans précédent d'une nation arrivant à son indépendance peu à peu, par étapes, et aussi naturellement que le fruit mûr se sépare de l'arbre.

Ce bill est un autre acte dans le drame. Il disait aussi dernièrement:

Y a-t-il un Canadien qui ne verrait pas avec joie le jour où nous serions privés des services de la diplomatie anglaise.

Et encore:

L'honorable député (M. Foster) préférerait sans doute un shilling anglais à un dollar yankee; mais pour ma part je suis constitué différemment. Je suis prêt, que l'on m'accuse de vouloir l'annexion ou non, à prendre un dollar yankee de préférence à un shilling anglais.....J'ai maintes fois répété que le but de mes aspirations était l'indépendance du Canada, et que je désirais voir le Canada devenir une nation indépendante dans le cours des temps.

Je ne crois pas que l'on puisse trouver rien de plus fort que cela. L'aspiration et le but sont bien clairs et malgré les flots d'éloquence qui ont coulé de l'autre côté de la Chambre, ces mots signifient quelque chose ou ne signifient rien du tout. Si l'honorable premier ministre est sincère, ses paroles doivent signifier la séparation. L'honorable premier ministre a dit de plus:

La conduite de l'Angleterre et du Canada pendant la guerre civile de 1861-1866 a été une honte pour la civilisation de l'Angleterre et du Canada.....C'est une grande erreur, une erreur fatale de faire de l'allégeance, de l'allégeance anglaise, la base du commerce.... ....L'état actuel du Canada ne peut pas durer. Présentement même l'Angleterre et le Canada ont des intérêts entièrement distincts, et le temps viendra ou par la nature même des choses la séparation devra se faire. Je suis sujet anglais, mais si j'avais jamais à choisir entre les intérêts de l'Angleterre et ceux du Canada, il est manifeste pour moi que les intérêts de mon pays sont liés à ceux des Etats-Unis d'Amérique.

Sir John A. Macdonald a-t-il jamais exprimé des sentiments de ce genre? Jamais. Ceux qui siègent de ce côté (la gauche) et le grand parti conservateur, n'ont jamais eu a défendre la loyauté de leur chef. Sir John A. Macdonald, et personne plus que moi dans cette Chambre ne regrette que nos bons amis de la gauche aient été obligés de perdre autant de temps à défendre la loyauté du premier ministre de ce pays.

Sir Wilfrid dit que quand la Grande-Bretagne est en guerre le Canada est aussi en guerre; mais il ajoute cette contradiction: "Je ne dis pas que le Canada est en guerre chaque fois que la Grande-Bretagne l'est." Il dit encore à propos de la guerre de Crimée: "Pour ma part, je déclare que si l'Angleterre recommençait la guerre de Crimée dans les mêmes conditions, j'hésiterais beaucoup avant de l'approuver et d'y engager mon pays."

Sir John Macdonald eut une autre attitude. En 1885, parlant de la campagne de Crimée, il rappela avec fierté que le Canada, en cette circonstance, fut unanime à soutenir l'Angleterre. La jeunesse canadienne voulut s'enrôler sous les drapeaux de la Grande-Bretagne, et moi-même, j'en suis fier, je proposai le vote d'un subside de $100,000, pour montrer que le Canada prenait fait et cause pour la métropole en temps de guerre.

Le très honorable premier ministre aime à citer les Ecritures. Ses paroles sont très éloquentes et lorsqu'il se trouve acculé dans une impasse, il a recours aux Ecritures. Il disait l'autre jour:

Je dois dire aussi que j'ai été censuré et critiqué—sévèrement censuré et sévèrement critiqué—par ceux qui dans le parti conservateur font parade de leur impérialisme.

Dans son discours il disait: Je ne suis pas un impérialiste, et je ne suis pas un antiimpérialiste—quelque signification que l'on puisse donner à ces paroles—mais elles ressemblent à celles que le premier ministre employait lorsqu'il essayait d'être à la fois protectioniste et libre-échangiste. Après son arrivée au pouvoir dans une lettre à son ami, M. Bertram, de Toronto, il disait:

Il y a dans le parti libéral des protectionistes doctrinaires comme il y a des libres-échangistes doctrinaires. Pour ma part, je ne suis ni l'un ni l'autre.

Les deux phrases se ressemblent beaucoup et laisse percer cet opportunisme qui a toujours caractérisé l'honorable premier ministre. Mais je continue la citation des paroles du premier ministre:

—sévèrement censuré et sévèrement critiqué, —par ceux qui dans le parti opposé font parade de leur impérialisme, qui portent sur leur front le phylactère de l'impérialisme, qui entrent hardiment dans le temple, et remercient le Seigneur à haute voix de n'être pas comme ces autres sujets anglais, qu'ils paient la dîme de tout ce qu'ils possèdent, et qu'en eux seulement se trouve la véritable loyauté.

Ceux qui parmi nous prétendent être impérialistes portent peut-être, aux yeux de l'honorable premier ministre, une espèce d'insigne comme celui dont il parle, mais

on ne pourra jamais nous accuser d'avoir parlé comme il a parlé à Boston, et d'avoir dit que nous ne prendrions jamais part aux guerres de l'Angleterre; on ne pourra jamais, non plus, reprocher à un membre du parti conservateur d'avoir dit, à l'époque de l'insurrection du Nord-Ouest, que s'il avait été là il aurait épaulé le mousquet avec les insurgés. On ne pourra jamais accuser le parti conservateur d'avoir refusé d'envoyer des soldats prendre part à la guerre dans l'Afrique du Sud, que c'était inconstitutionnel.

C'est là un autre exemple de l'opportunisme du premier ministre: seule la volonté populaire nettement exprimée a pu l'engager à prendre cette décision. A mon avis, on a voulu donner le change au peuple quant à la véritable attitude de la gauche sur cette question. Quelques-uns de nos collègues ont voulu faire croire au peuple qu'en donnant deux Dreadnought, ou un nombre quelconque de Dreadnought, à ce moment critique, pour aider la Grande-Bretagne à défendre l'empire, c'est comme si nous payions tribut. Diraient-ils que nous payions tribut l'autre jour, en votant $50,000 pour venir en aide à la France, ou quand nous votions $100,000 pour les incendiés de Chicago, et ensuite $100,000 pour les sinistrés de San-Francisco? Je ne le pense pas.

On donne aussi le change à l'opinion en alléguant que le ministère, par le moyen de ce projet de loi, se conforme au désir de l'amirauté anglaise. On a fait cette affrmation à maintes et maintes reprises, et de mon siège en cette Chambre, j'y oppose ce soir un démenti catégorique. Le ministère ne se conforme pas au désir de l'amirauté. On a eu grandement recours à ce petit manège pendant le dernière élection partielle dans la ville d'Ottawa. Le représentant de cette circonscription a déclaré qu'en ce qui regarde une marine canadienne, il préfère l'opinion des experts anglais, et c'est aussi ce que pensent tous les Canadiens de sens commun. Mais ce n'est pas ce qu'a fait le gouvernement du Dominion; il n'a pas agi en conformité des indications des experts, Voici ce que disait à cet égard un de nos journaux:

Evidemment, le mot d'ordre pour les orateurs libéraux au cours de la présente élection partielle, c'est d'affirmer qu'en proposant la construction d'une flotte de " vieilles marmites ", le gouvernement canadien ne fait que se conformer au désir de la Grande-Bretagne. C'est absolument faux. La Grande-Bretagne a demandé une unité navale composée d'un Dreadnought et de ses auxiliaires, ou à défaut de cela la construction du Dreadnought.

D'autre part, les journaux du pays semblent pénétrés de cette idée, laquelle, à mon avis, ne devrait pas être considérée à la légère. J'ai eu moi-même à désillusionner les gens à cet égard; j'ai reçu des lettres de la part de certains de mes commettants où l'on me disait: Le Gouvernement ne fait-il pas précisément ce que ces experts lui ont demandé de faire? Je reconnais que s'il en était ainsi mes collègues de la gauche et moi de même nous serions privés d'un argument très fort que nous invoquons à l'encontre du projet de loi et en faveur de la contribution de Dreadnought. J'ai ici l'extrait d'un article publié par le "Free Press" de Winnipeg. Comme mes collègues, je veille sur mes paroles lorsqu'il s'agit de cette quatrième puissance dans l'Etat. Il se trouve deux classes de personnes qui sont à même de nous dire des insolences sans que nous puissions rétorquer; c'est d'une part les prédicateurs, et, d'autres part, les journalistes. Voici trois courts extraits du "Free Press" de Winnipeg. Le premier est ainsi conçu:

On se rendra compte que l'unité navale de la flotte australienne est composée suivant les indications de l'amirauté anglaise et ne comprend pas de Dreadnought.

Aucun député de la droite ne voudra soutenir, je pense, que cette affirmation soit exacte ou fondée.

Comme chacun le sait, l'offre d'un Dreadnought à l'amirauté par l'Australie a été déclinée, et on y a substitué un plan d'établisement d'une flotte australienne suivant le cadre général tracé pour l'établissement d'un service canadien de la marine.

Il n'y a aucune observation à faire ici. Et plus loin:

Il reste acquis que les navires dont l'Australie doit se pourvoir doivent être du même type que ceux dont le Dominion doit se pourvoir de son côté.

Personne ne prétendra, je pense, que ces affirmations sont véritables. En effet, qu'est-ce, en somme, que l'amirauté a demandé? La note signée par M. McKenna. premier lord de l'amirauté est conçue en ces termes:

De l'avis de l'amirauté, un gouvernement canadien désireux de créer une marine devrait s'attacher à former une unité navale distincte; et l'unité la plus petite, en est une qui tout en étant maniable en temps de paix, pourrait être en temps de guerre utilisée par elle-même.

L'unité navale qu'il faudrait viser à établir se composerait donc, de l'avis de l'amirauté, au moins des navires suivants: 1 croiseur cuirassé (classe du nouvel "Indomitable", qui est du type Dreadnought); 3 croiseurs non cuirassés (classe du "Bristol"); 6 contre-torpilleurs; 3 sous-marins.

L'amirauté et le gouvernement anglais ont eu beaucoup de peine à assurer la présence de représentants de notre Gouvernement au dernier congrès, l'attitude de nos ministres à cet égard étant très différente de celles des ministres de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie. Le Nouvelle-Zélande s'est montrée très désireuse de voir

convoquer un congrès impérial pour régler au mieux les intérêts de l'empire. L'Australie a pris la même attitude; quant aux ministres canadiens, ils ne voyaient pas de nécessité très grande de convoquer une conférence. Cependant, à la suite de beaucoup de correspondance et de l'échange d'un grand nombre de télégrammes, le gouvernement canadien consentit à envoyer deux représentants. Leurs échanges de vues avec l'amirauté peuvent se résumer comme il suit: Nous ne sommes pas disposés, dirent-ils, à faire ce que vous nous demandez.

Alors, demanda l'amirauté, si vous ne voulez pas consentir à cela, que seriez-vous disposés à faire? Le Canada dit alors: "Vous êtes les experts et nous aimerions à être conseillés par vous à cet égard. Le premier lord de l'amirauté reprit: Il n'est pas possible de vous donner de conseils avant que nous sachions combien vous êtes prêts à dépenser. Alors nos représentants mentionnèrent deux sommes distinctes que notre pays serait prêt à dépenser. Là-dessus, les experts indiquèrent à nos représentants quels seraient les navires qu'ils serait possible de se procurer moyennant cette dépense et qui rendraient le plus de services. C'est là, en somme, ce qui est arrivé, et je ne pense pas que nos amis de la droite puissent faire croire au peuple canadien que ce projet de loi est en conformité des vœux de l'amirauté.

Je vais maintenant consacrer quelques instants à établir le bien fondé de certaines choses que j'ai dites au sujet de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et du Canada. Voici une communication du gouverneur de la Nouvelle-Zélande au secrétaire d'Etat, en date du 22 mars 1909, à peu près vers le temps où le projet de résolution fut délibéré dans cette enceinte l'année dernière:

Le gouvernement de la Nouvelle-Zélande offre de solder les frais de l'immédiate construction et armement par le gouvernement anglais d'un navire de guerre de premier rang et du dernier modèle. Si la suite des événements en fait voir la nécessité, il assumera également la dépense d'un second navire de guerre du même type.

Telle fut l'offre de la Nouvelle-Zélande, pays dont la population n'est que d'un cinquième de celle du Canada, et dont les ressources sont de moins d'un cinquième de celles du Canada. Voici la réponse qui fut adressée à la Nouvelle-Zélande:

Veuillez donner à votre premier ministre l'assurance de ma très haute appréciation de l'offre généreuse et spontanée faite de la part de la Nouvelle-Zélande dans le message qui m'est parvenu. Elle sera sans retard communiquée au gouvernement de Sa Majesté.

Le message suivant a aussi été transmis par le secrétaire d'Etat au gouverneur de la Nouvelle-Zélande:

J'ai ordre du roi de vous informer que Sa Majesté est profondément touchée des sentiments patriotiques manifestés par la Nouvelle-Zélande à l'égard de la mère patrie sous forme de cette offre superbe, et de vous transmettre sur-le-champ l'expression de sa gratitude et de sa haute appréciation du noble patriotisme et de la générosité dont témoigne cette offre magnifique faite si promptement et si spontanément.

Voici d'autre part le texte du message du gouverneur général au secrétaire d'Etat:

Je suis prié par le premier ministre de transmettre à Sa Majesté le roi l'expression de la profonde gratitude du gouvernement de la Nouvelle-Zélande pour le gracieux message et pour le généreux accueil fait par Sa Majesté à l'offre de la Nouvelle-Zélande d'un navire de guerre pour la métropole. Les Néo-Zélandais sont heureux de manifester sous une forme tangible à Sa Majesté le roi leur dévouement et d'aider à maintenir le prestige de l'empire.

On n'était pas très sûr si l'offre de Dreadnought serait faite de la part du gouvernement fédéral de l'Australie ou de la part des diverses provinces. Le gouverneur de la Nouvelle-Galles du Sud transmit l'offre suivante au secrétaire d'Etat:

Si le parlement du commonwealth ne prend pas ce parti, les gouvernements de la Nouvelle-Galles du Sud et de Victoria se sont entendus immédiatement pour prendre les mesures nécessaires et se faire autoriser par leurs parlements respectifs à se partager la dépense d'un Dreadnought au *pro rata* de leurs populations respectives.

Voici le texte d'un message du secrétaire d'Etat au gouverneur de la Nouvelle-Galle du Sud.

Le gouvernement de Sa Majesté apprécie vivement le désir des gouvernements de la Nouvelle-Galles du Sud et de Victoria de contribuer chacun leur part de la dépense d'un Dreadnought, et accueillera avec reconnaissance cette contribution à l'effectif de la flotte impériale.

Le ministre de la Milice nous a déclaré l'autre jour qu'en temps de guerre la flotte que l'Australie se propose de construire ne relèvera pas automatiquement de l'amirauté anglaise. Or, l'extrait que je vais lire, d'une communication adressée par le gouverneur général de l'Australie au secrétaire d'Etat fait bonne justice de cette affirmation:

En temps de guerre ou de crise, ou à la suite d'une déclaration du principal officier de marine représentant le gouvernement anglais, que le moment est critique, tous les navires de la flotte du commonwealth seront placés par le gouvernement du commonwealth sous les ordres des lords commissaires de l'amirauté. Dans ce but, tout commandant d'un navire australien sera pourvu d'instructions et d'ordres scellés en vertu desquels, à la suite de la déclaration de l'existence d'un état de guerre imminent ou réel que lui fera le principal officier de marine représentant le gouvernement anglais, il se mettra aussitôt, aux termes de ces instructions, dont il aura alors pris connaissance, sous les ordres de ce principal

officier de marine représentant le gouvernement anglais.

Ainsi, je ne crois pas faire erreur en disant que la flotte, une fois la guerre déclarée, va se trouver sous les ordres de l'amirauté.

Maintenant, je dirai un mot de la manière dont le Canada a été invité à envoyer des représentants pour conférer avec l'amirauté quant aux meilleurs moyens de défense. Voici le texte du message adressé par le secrétaire d'Etat au gouverneur général:

Le gouvernement de Sa Majesté a noté avec beaucoup de plaisir le texte de la résolution prise par la Chambre des communes, le 29 mars, sur le sujet de la défense nationale, et aux termes de laquelle elle approuve l'organisation d'un service canadien de la marine, destiné à coopérer avec la marine impériale et à être en rapports étroits avec elle, et je comprends que le gouvernement du Dominion se propose d'envoyer ici prochainement ses ministres de la défense en vue de conférer avec la marine impériale et les autorités militaires quant aux questions techniques se rattachant à cette résolution.

Je désire donc vous soumettre les propositions importantes qui suivent, savoir: qu'une conférence des représentants des possessions autonomes soit convoquée aux termes du vœu (1) de la conférence de 1907, qui demande la convocation d'une telle conférence subsidiaire, à Londres, dans les premiers jours de juillet prochain. L'objet de la conférence serait de discuter la question de la défense navale et militaire de l'empire, au point de vue spécial de la résolution du Canada.

Cela se passait le 30 avril 1909. Quelle a été la réponse du Canada à cette invitation simple et respectueuse? Nous la trouvons dans la bouche de l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) à la date du 8 février:

Les ministres désirent rappeler ici que les vues de la Chambre des communes canadiennes sur la question de la défense navale ont déjà été exprimées; et, conformément à la résolution adoptée par ce corps, deux ministres, ainsi qu'il a déjà été annoncé, se rendront prochainement à Londres, en vue de discuter avec l'amirauté les meilleures méthodes à suivre pour donner effet à cette résolution. Mes ministres n'ont pas les renseignements qu'il leur faudrait pour reconnaître la nécessité d'une conférence comme celle qui est suggérée; mais rien ne s'oppose à ce que cette visite soit remise au mois de juillet, si cela peut convenir au gouvernement impérial.

On voit là d'un coup d'œil la différence qui existe entre la manière dont cette invitation a été accueillie et agréée par l'Australie et la Nouvelle-Zélande et l'accueil que lui a fait le Canada. Le gouvernement de la Nouvelle-Zélande déclare que, de l'avis de ses ministres, une représentation de toutes les parties de l'empire à la conférence est essentielle, et que la ligne de conduite adoptée par le gouvernemnet de la mère patrie est exactement ce qui convient aux meilleurs intérêts de l'empire. Le Transvaal a donné une réponse semblable; mais chacun de nous sait dans quelle position se trouvait alors le Transvaal. Chacun sait que le Transvaal n'était pas pour l'heure en mesure de donner la même réponse que la Nouvelle-Zélande ou l'Australie.

Voici quel a été dans son mémoire l'avis exprimé par l'amirauté.

Dans l'opinion de l'amirauté, le gouvernement du Dominion, qui désire créer une marine, devrait tendre à former une flotte distincte; la plus faible unité est celle qui, parfaitement maniable en temps de paix, serait de plus susceptible de servir en temps de guerre dans ses parties constituantes. La mise en mouvement des torpilleurs et contre-torpilleurs est nécessairement limitée aux eaux côtières ou, tout au plus, à un rayon peu éloigné de leur base d'action, sans compter qu'il se présente de grandes difficultés dans l'armement d'une pareille force et dans les moyens à prendre pour en maintenir constamment l'entière efficacité.

Est-il quelqu'un dans cette Chambre qui prétende que la marine dont il est question puisse, en temps de guerre, être de quelque avantage matériel? Pour ma part, je ne crois pas qu'elle puisse même être là au moment de l'action. A tout événement, elle ne nous serait d'aucun secours pour la protection de nos routes commerciales. A part le sentiment qui nous porte à favoriser l'empire, et pour ne tenir compte que de l'aspect mercantile de la question, je crois que ce qu'il nous faut, c'est quelque chose qui aide à protéger nos grandes routes commerciales. L'heure est venue, je crois, d'exprimer franchement notre pensée sur ces matières. Loin de moi l'idée d'offenser qui que ce soit, mais, il faut bien que je le dise, je crois, en tout honneur, que ce projet, dans sa forme actuelle, est fait en vue de plaire à nos amis de la province de Québec.

J'ai pour cette province et pour ses habitants le plus grand respect. Elle est une des plus anciennes du Dominion, et nous avons bien des raisons d'en être fiers; mais il m'a toujours paru, depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, que, dans toutes les questions de quelque importance, tout devait se subordonner aux intérêts de Québec. Cela est bien peu juste. Qu'il se soit agi du bill de l'autonomie ou de quelque bill que l'on veuille, toujours vous verrez que ce que je viens de dire est vrai. Je suis heureux aujourd'hui de voir poindre dans cette province une lueur qui m'enchante. Ce n'est pas que bien souvent la lumière ne nous vienne de ce quartier, mais aujourd'hui, c'est quelque chose de nouveau et que je n'avais pas encore vu, pas plus, je crois, qu'aucun autre citoyen de ce pays. Un des grands journaux de cette province ne vient-il pas de demander s'il est juste que, sur neuf provinces, il y en ait une qui s'élève contre les huit autres. Voilà quel est le langage que l'on tient dans un des principaux journaux français de la

province de Québec. Cela est bien. Dans un pays comme le nôtre, en effet, les lois ne doivent pas être faites pour une province en particulier, mais pour le Dominion tout entier, de la façon la plus large possible.

M. RIVET: Le nom de ce journal, s'il vous plaît?

M. SCHAFFNER: La "Patrie."

M. RIVET: Quel numéro?

M. SCHAFFNER: En vérité, je ne sais pas. Je n'ai ici qu'une découpure; mais ça du être très dernièrement—dans les trois ou quatre derniers jours.

M. RIVET: Parfait.

M. SCHAFFNER: Je ne crois pas que l'honorable député trouve cela si parfait. Pour moi, je crois que tout homme bien pensant serait d'avis que c'est là un sentiment juste, digne de trouver son expression chez tous les Canadiens.

M. ERNEST ROY: Très bien.

M. SCHAFFNER: Je tiens à dire pour terminer qu'en donnant mon appui à l'amendement de mon chef, je le fais en toute sincérité et avec une parfaite bonne foi. Si je pouvais croire que ce projet du Gouvernement pût avoir quelque valeur pratique pour la protection de ce grand empire, je me ferais un devoir de l'appuyer; mais je ne vois pas comment cela se pourrait faire.

J'ai tâché de faire voir, en m'appuyant sur les meilleures autorités, qu'il y a occasion pressante. L'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) a dit que nous pourrions avoir aujourd'hui une flotte passable si nous y avions pourvu il y a vingt ans. Il y a du bon là-dedans; mais l'Allemagne, il y a vingt ans, n'avait qu'une flotte bien exiguë, et les différentes nations n'avaient pas encore songé de s'armer dans les proportions où nous voyons qu'elles font aujourd'hui; ce qui constitue l'occasion pressante dont je parle.

Le leader de cette Chambre déclare que cette occasion ne se présentera pas avant au moins cinq ans. Or, quel est celui d'entre nous qui s'attende à ce que la flotte projetée soit prête avant dix ans, de façon à donner un service utile. Personne, j'en suis sûr, ne doute qu'il soit alors trop tard. Supposons qu'il se déclare une guerre à trois ans, quelles seraient les conditions de toutes ces colonies? Pour la Nouvelle-Zélande, elle sera prête à marcher avec son Dreadnought; l'Australie de même; et, dès que seront reglées les affaires de l'Afrique du Sud, cette partie de l'empire sera également, elle aussi je crois, prête à faire sa part. Et le Canada, où en sera-t-il? Il se tiendra avec prudence loin de l'action. Ainsi que l'a dit, je crois, l'honorable député de Marquette, il ne restera pour le Canada qu'à emboucher le mégalophone et à crier à l'ennemi: Ne venez pas de notre côté; nous sommes peut-être de bons coureurs; mais, pour nous battre, nous ne valons rien. Telle sera absolument la position du Canada, qui devra compter, pour la défense de sa petite marine, sur les Dreadnought de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie.

Et combien va coûter cette marine inférieure? Construite en Canada, $15,000,000; construite en Angleterre, $11,000,000. Quand les travaux s'achèveront, il faudra $20,000,000, et $5,000,000 annuellement, en frais d'entretien. Qui payera pour ces dépenses? Assurément pas les entrepreneurs ni les fabricants de munitions et d'uniformes. Ceux-ci vont s'enrichir, mais les frais seront supportés par les cultivateurs et le prolétariat.

Il a paru, hier soir, dans le "Star" de Montréal, un article des plus intéressants. J'ai indiqué, il y a quelque temps, combien nous devrions prendre garde à ce que nous disons du quatrième état. Le "Star" de Montréal est un journal de grande influence dans tout le pays; c'est peut-être le journal qui pénètre dans le plus grand nombre d'intérieurs canadiens: je le dis sans vouloir faire de réclame à cette gazette. Le "Star" pourtant n'a pas été juste hier soir, il me semble. Après avoir cogné sur chacun de nous, sans acception de parti, il nous assure qu'il nous indiquera ce soir quelle est sa politique. Nous attendons tous tant que nous sommes, avec beaucoup d'impatience, j'en suis sûr, ce que ce grand journal peut avoir à nous dire. On va nous proposer quelque grandiose politique navale; on fera savoir au Canada ce qu'il faut dire et ce qu'il faut faire.

Je ne puis m'empêcher parfois de songer aux avantages que ce pays retirerait de la présence, parmi nous, de quelques-uns de ces prêcheurs et de ces publicistes. Nous n'éprouverions plus autant d'embarras à formuler de beaux projets, non plus qu'à les réaliser. La presse est une belle institution; nous lui devons des remerciements sans fin; elle s'emploie à disséminer tout ce qui est bon. N'empêche que de fois à autre elle ne nous dise de dures choses. Mais attendons à ce soir; quand le "Star" nous arrivera, nous y trouverons ce que nous cherchons en fait de politique navale convenant à ce grand pays.

Monsieur l'Orateur, je n'avais pas idée que je parlerais aussi longtemps. Il me reste maintenant à me résumer et à vous présenter mes conclusions:

1. Je trouve intolérable la condition actuelle du Canada, qui est dans la dépendance absolue de la Grande-Bretagne pour sa protection navale;

2. Je crois que, si le peuple de ce pays pouvait se rendre compte que c'est bien là notre condition, il voterait presque unani-

mement pour mettre fin à cet état de choses;

3. Vu que quatre-vingt-quinze pour cent de nos exportations se font par voie de mer, il est de la plus haute importance que nos routes commerciales soient protégées. Jusqu'ici ç'a été la Grande-Bretagne qui a fait la police de ces routes; mais le moment est venu où le Canada doit soulager le contribuable anglais d'une partie de ce fardeau;

4. Nous sommes d'avis que la politique navale annoncée par le Gouvernement est de tout point insuffisante. Cette marine qu'on nous propose nous paraît absurde, inutile et d'un prix exagéré; elle nous rendra peu de service tant pour la protection de nos routes que pour celles de l'empire en temps de guerre;

5. J'ai foi, non pas en une marine canadienne, mais en une grande marine impériale, maintenue aux frais de tout l'empire, et non des contribuables de la Grande-Bretagne seulement. Je crois que cette marine devra recevoir une impulsion unique. Je ne vois pas autrement, qu'elle puisse donner toute sa valeur. Une marine comme celle que nous propose le Gouvernement pourrait encore être de quelque utilité si, en temps de guerre, elle doit former partie intégrante de la grande marine impériale. C'est peut-être ma faute; mais, pour ma part, je ne vois rien dans ce bill qui réponde à ce que j'ai préconisé.

6. Au dire des experts, les Dreadnought sont les navires qu'il faut en ce moment. C'est pourquoi nous devrions demander que l'on construise immédiatement un ou deux Dreadnought au Canada, et aux frais du Canada. Cela aidera à écarter la menace de l'Allemagne, ou celle de n'importe quel autre pays. Par là, nous aiderons à maintenir la suprématie de la Grande-Bretagne sur les mers du globe; ce qui me paraît être d'une importance mondiale.

7. Selon moi, monsieur l'Orateur, les citoyens de ce pays en grande majorité se rendent compte que la prospérité future du Canada, dépend de notre étroite liaison avec l'empire britannique, tant pour nos intérêts politiques que commerciaux.

Pour moi, je le répète, il n'y a qu'un trône, un seul drapeau, une seule marine.

M. L. A. A. RIVET (Hochelaga): Monsieur l'Orateur, c'est vraiment une circonstance de bon augure pour la mesure législative dont la Chambre est saisie en ce moment que, au fur et à mesure que ce débat va se déroulant, le contraste s'accentue de plus en plus entre l'abondance des arguments apportés à l'appui de cette mesure ministérielle et la pénurie évidente de preuves militant contre son adoption.

Après avoir écouté avec une religieuse attention les paroles tombées des lèvres du député de Souris (M. Schaffner), je me raffermis davantage dans cette opinion. Car, après s'être donné en pure perte un mal infini, après avoir sué en vain sang et eau, en quête d'arguments ayant le mérite de la nouveauté, après avoir puisé dans les ressources à mon avis inépuisables de cette imagination si riche et si fertile dont il est doué, mariée qu'elle est à un esprit d'impérialisme fort prononcé, l'honorable député a fini par découvrir ou il a cru avoir trouvé un nouvel argument, et certes, l'étrangeté de cet argument, j'en suis convaincu, a dû provoquer la surprise chez tous les députés et être pour eux toute une révélation. Monsieur l'Orateur, en entendant notre honorable collègue déclarer en plein parlement que le Gouvernement, en saisissant la Chambre de cette mesure, n'avait visé qu'à faire plaisir à la province de Québec, je dois l'avouer, j'ai été frappé de stupéfaction et cet étonnement sera sans doute partagé, demain à la lecture de ce discours, par mon ami M. Henri Bourassa, l'excellent allié du député de Jacques-Cartier (M. Monk).

Je ne veux pas m'attarder à critiquer la thèse développée par l'honorable député. Seulement je lui ferai observer que sur cette mesure législative qui, à mon avis et aux yeux de toute la députation, est de la plus haute importance au point de vue national, la province de Québec dont je m'honore d'être l'un des représentants ici, n'entend nullement prendre une attitude différente de celle des autres provinces. Les mobiles auxquels obéissent les Canadiens, en dehors de toute considération d'ordre ethnique ou cultuel, agissent avec tout autant de puissance dans la province de Québec qu'ailleurs et nous entendons bien prêter tout notre appui à cette mesure législative, nonobstant l'attitude adoptée par quelques individualités marquantes de notre race et de notre province, qui demain sans doute, mieux inspirées, avoueront que la majorité avait raison et qu'elle a adopté la seule attitude légitime.

La province de Québec n'entend nullement s'isoler au sein de cette Chambre et du pays. Telle n'a jamais été la pensée qui a inspiré les chefs de notre province. Si, à une certaine époque et dans des circonstances dissimilaires sans doute, quelques Franco-Canadiens de la province de Québec ont voulu lui donner une orientation différente, ces jours sont passés, Dieu merci, et aujourd'hui ils ne dirigent plus qu'une infime minorité.

Il y a quelques semaines, au cours de mes remarques sur le budget, j'avais l'honneur de faire observer à cette Chambre que j'entendais appuyer le projet de loi actuellement soumis à nos délibérations et sans assigner à mon attitude d'autres motifs que le besoin de protection de soi-même qui doit caractériser les nations comme les individus, j'exprimais l'intention de motiver ultérieurement, d'une façon plus expli-

cite, mon concours à cette mesure d'intérêt national.

Je suis heureux de pouvoir profiter de l'occasion qui m'est offerte de mettre aujourd'hui mon dessein à exécution, et c'est sous l'empire d'une profonde conviction, d'une conviction formée après un examen consciencieux des circonstances qui entourent la mesure ministérielle que je prends la parole pour affirmer de nouveau ma confiance dans la politique du Gouvernement.

Tout d'abord, permettez-moi de vous dire que j'apprécie et que je comprends toute l'étendue du rôle qui m'incombe et des responsabilités que j'assume en ce moment. Je n'oublie pas que si le ministère doit revendiquer et que s'il doit porter devant le pays le mérite ou l'odieux d'un projet de loi dont il a pris l'initiative, c'est la majorité parlementaire qui seule, pouvant donner à cette loi, l'existence légale et la force exécutoire, aura surtout à répondre devant l'histoire de la façon vraie ou fausse dont elle aura su interpréter la volonté et les intérêts de la nation.

Mais je dois ajouter que c'est sans appréhension, sans crainte du verdict populaire, comme on l'a affirmé ici et ailleurs, que j'apporte au Gouvernement mon modeste concours. J'ai confiance que l'opinion publique de ce pays, une fois éclairée sur les motifs et les conséquences de la politique ministérielle, étouffera rapidement la voix des préjugés et des passions soulevées par l'esprit de parti et approuvera cordialement l'action du Gouvernement. Mais, quoi qu'il arrive, la perspective de la défaite ne doit pas, il me semble, ébranler notre fidélité à une cause que nous croyons consciencieusement juste et liée aux intérêts du pays.

Aussi bien, monsieur l'Orateur, nous incombe-t-il plus que jamais en cette circonstance de nous soustraire à toute influence extérieure, et d'exercer en toute conscience et en pleine liberté notre mandat de représentant du peuple. Car si, jusqu'au dépôt du projet de loi, nous avons pu nous flatter de l'appui moral d'une opinion publique prête à accueillir favorablement les déclarations à peu près concordantes des chefs autorisés des deux grands partis politiques, aujourd'hui la volte-face inattendue du chef de l'opposition, suivi du désaveu que lui inflige son principal lieutenant dans ma province natale, n'est pas de nature à donner à cette opinion publique la direction nécessaire à la liquidation d'une question aussi considérable que délicate.

La situation parlementaire, créée à l'égard du présent projet de loi, telle qu'elle se dégage de l'amendement ou du sous-amendement émané de la gauche, est plutôt susceptible de dérouter le sentiment populaire que de lui donner la vraie solution de la question.

Quelle est cette situation?. . .Par le bill soumis à notre sanction, le ministère pourvoit à l'organisation d'un service naval canadien. Ce bill est entièrement calqué, sauf de légères différences, sur notre loi organique de milice. Par l'article 18, il est permis au Gouvernement, dans les cas d'urgence, de mettre ce service naval à la disposition de l'amirauté anglaise.

A cause des circonstances qui ont donné naissance au projet d'une marine canadienne, et à cause de notre situation particulière de nation dans l'empire britannique, cet article 18 était inévitable et devrait paraître tout naturel; mais il paraît que les choses les plus simples en apparence n'ont pas toujours l'heur d'être comprises de la même façon par tout le monde, puisque nos amis de l'opposition ont vu dans cette disposition tout un monde, de nature et de caractère bien différents selon qu'il était vu par la lunette de M. Borden ou par celle de M. Monk. Et ainsi la même disposition a pu servir de base à deux systèmes absolument opposés, qui résument les deux genres contradictoires d'attaques faites au projet ministériel.

Dans l'opinion du chef de l'opposition, cet article 18 détruit toute l'économie d'un système naval dont la pensée principale doit être de renforcer la marine britannique. Par cette disposition, le Canada retire d'une main ce qu'il offre de l'autre. En un mot, le vice radical de la mesure, c'est, selon M. Borden, l'autorité trop absolue par le Canada sur sa marine, l'application trop rigoureuse des principes d'autonomie qui guident notre vie nationale. D'après l'honorable chef de l'opposition, les mêmes préoccupations d'autonomie inspirent également la politique de construction des navires dont le type adopté par le Gouvernement n'a d'utilité que pour le Canada et ne peut servir en aucune façon à la mère patrie, en cas de danger.

Pour l'honorable député, il n'y a qu'un moyen de remédier au vice radical que comporte une disposition aussi dangereuse, c'est le cadeau de 25 millions à l'Angleterre, sauf à consulter ensuite le pays, quand l'argent aura été versé dans l'échiquier anglais. Et nous avons là l'amendement de l'honorable député, c'est-à-dire la politique du gros de l'opposition.

L'honorable député de Jacques-Cartier croit, au contraire, que la même disposition 18 est la destruction de notre autonomie, le renversement du gouvernement responsable, la réduction de nos institutions parlementaires à de simples institutions municipales, la perte totale du fruit des sacrifices et des luttes de nos pères pour la liberté.

Pour l'honorable député de Jacques-Cartier, la marine canadienne créée sous l'empire de l'article 18 n'est qu'une escadre

de la marine anglaise, destinée principalement à la défense de la mère patrie, et cette interprétation le porte à affirmer dans son sous-amendement que la politique ministérielle modifie du tout au tout nos relations avec l'empire et l'amène à réclamer la consultation populaire.

Aussi donc les deux chefs conservateurs arrivent au même but, mais par des chemins bien différents; à tous deux, l'article 18, ce bloc enfariné ne dit rien qui vaille. Pour l'un s'y trouve dissimulé, sous les traits du génie du mal, ce que l'autre considère comme le génie du bien, et *vice versa*. En d'autres termes, le chef de l'opposition voit dans cette disposition, l'incarnation du nationalisme et le député de Jacques-Cartier le spectre de l'impérialisme.

Peut-on concevoir une plus flagrante contradiction? . . . . . Le meilleur moyen de concilier ces deux extrêmes serait pour ces deux messieurs de changer de lunettes. Mais ils n'en feront rien, j'en suis sûr, tant il est vrai de dire qu'il n'y a pas de pires aveugles que ceux qui ne veulent pas voir.

Quelle est la vérité, monsieur l'Orateur? C'est que si nos amis de la gauche veulent interpréter sainement cet article 18, ils n'y verront rien du danger qu'ils appréhendent, venant des deux côtés opposés, et ils y verront la garantie que tous y recherchent, c'est-à-dire l'antonomie de notre pays et un concours efficace au maintien de la suprématie de la marine anglaise.

Mais comme je l'ai dit, il y a un instant, ces assauts contradictoires livrés à la politique ministérielle, qui se répéteraient au dehors, en cas d'appel au peuple, ne sauraient guère éclairer l'opinion publique et lui inspirer un verdict conforme aux faits. C'est pourquoi le devoir de la majorité est-il tout tracé dans les circonstances.

Investis de la confiance populaire pour solutionner dans ce Parlement tous les grands problèmes d'intérêt national, nous devons remplir notre tâche, sans subir les poussées d'une opinion irrémédiablement divisée, ni obéir aux passions momentanément soulevées par des agitateurs sans scrupule ni reponsabilité.

Dans cette question de la défense nationale, comme dans les autres, notre mandat nous autorise à donner au pays la direction commandée par ses véritables intérêts, et si nous allions manquer à notre devoir, le peuple canadien aurait le droit de nous reprocher plus tard notre manque d'initiative et notre absence de patriotisme.

Ceci posé, monsieur l'Orateur, j'affirme que la création d'une marine de guerre canadienne, conformément aux conditions du projet de loi soumis à notre sanction, constitue une des obligations essentielles de notre situation de colonie autonome, et est une des conséquences de notre évolution nationale.

Avant d'aborder la démonstration de cette thèse, je désire, monsieur l'Orateur, établir certains axiomes qui, dans mon humble opinion, président à l'économie du présent projet de loi.

1. L'organisation de la défense navale n'est pas un bienfait, mais une des nécessités de la civilisation actuelle. Ce principe a été admis de tous temps, même par ceux que leurs convictions portaient à éviter la guerre à tous prix. John Bright l'homme d'Etat anglais, reconnu par ses théories pacifistes, n'en admettait pas moins la nécessité de la défense nationale, aussi longtemps que la guerre resterait, entre peuples, le tribunal d'arbitrage suprême.

2. Le militarisme consiste dans la prépondérance exagérée donnée à l'élément militaire dans une nation; l'organisation de notre défense navale ne saurait nous y plonger que dans la mesure où elle s'inspirerait de l'exemple des nations européennes qui ploient sous le fardeau de leurs armements.

3. Le Canada est une colonie autonome de l'empire britannique jouissant pratiquement d'une quasi-indépendance, mais théoriquement et absolument sous la domination de la couronne anglaise. Le lien colonial peut être presque imperceptible, il subsiste néanmoins, dans toute sa force, et seule une révolution heureuse ou l'assentiment de l'Angleterre peut le briser. On verra tout à l'heure comment la fin de la suprématie maritime de l'Angleterre, peut aussi modifier notre situation actuelle.

4. La rupture du lien britannique ne laisse que deux alternatives pour le Canada; l'indépendance ou l'annexion aux Etats-Unis.

5. La force et la grandeur de l'empire résident dans le développement autonome et l'entière liberté d'action de ses colonies.

Tous ceux qui ont parlé ou écrit contre le projet de loi paraissent avoir oublié un ou deux de ces principes, et quelquefois tous ces principes à la fois. Il n'est pas étonnant que cet oubli les ait amenés à des conclusions contraires à la vérité des faits, ou aux intérêts bien compris du peuple canadien.

Or, je dis qu'il est impossible de discuter intelligemment le problème de la défense navale, sans avoir présentes à l'esprit les idées fondamentales que je viens de rappeler et parce que toute politique de protection mutuelle entre l'Angleterre et ses colonies ne peut s'en écarter sans s'exposer à un échec certain.

Comme je l'ai indiqué déjà, la politique du Gouvernement a été dès l'origine soumise à deux genres d'attaque contradictoires. D'un côté, on a affirmé que la seule politique acceptable dans les circonstances devait être une contribution en argent à la mère patrie; c'est la politique du chef de

l'opposition. Je n'ai pas besoin de dire que cette solution de la question a été combattue vigoureusement par les députés ministériels, dont la voix s'est déjà fait entendre dans cette Chambre. Ils ont démontré d'une façon concluante que cette politique de contributions en argent n'est qu'un expédient temporaire et coûteux, qui ne fait qu'ajourner le règlement de nos rapports avec la mère patrie au point de vue de la défense navale, et constitue en outre une violation de tous les principes du gouvernement responsable. Ce système de contributions en argent n'aurait d'autre excuse qu'une crise navale dans l'histoire de l'Angleterre. Comme cette crise n'est qu'un rêve caressé dans un but politique, la position des ultra-loyalistes de l'opposition est insoutenable.

Je me propose donc de mettre de côté cet aspect de la politique créée par l'amendement Borden pour m'occuper exclusivement de l'opposition qu'on fait à ce bill dans certaines parties du Canada, particulièrement dans la province de Québec, sous prétexte que le Gouvernement, dans sa politique de défense navale, aurait dû s'en tenir à une complète inaction.

Nous connaissons désormais les arguments des adversaires d'une marine canadienne, dans la province de Québec. Nationalistes et conservateurs, ses derniers s'étant convertis au programme des premiers, se sont entendus pour convaincre mes compatriotes de Québec que l'impérialisme militaire où, d'après eux, nous mène le projet de loi actuel, par le sacrifice de notre autonomie et le fardeau qu'il impose au pays, fait du lien britannique un joug intolérable. Cependant, la plupart d'entre eux, et l'honorable député de Jacques-Cartier est de ce nombre, se sont bien gardés de mettre honnêtement devant leurs auditeurs les conséquences de l'alternative résultant pour notre pays de sa séparation d'avec l'Angleterre.

Bien que leurs prémisses les poussent fatalement à cette séparation, ils n'ont pas eu la franchise de conclure jusqu'au bout, et d'arborer hautement le drapeau de l'indépendance ou de proclamer l'annexion aux Etats-Unis.

Je me trompe, le véritable coryphée du nationalisme, M. Olivar Asselin, dans une étude qui a été publiée en brochure, sous le titre "La défense navale de l'empire britannique" après avoir critiqué d'avance la mesure ministérielle, comme attentatoire à notre autonomie et nous imposant un fardeau immérité et intolérable, se place devant l'alternative suivante.

Après avoir déclaré que la politique du Gouvernement nous forcerait à prendre part à toutes les guerres où les intérêts de l'Angleterre seraient en jeu et énuméré les services que nous rendons, par ailleurs, à l'Angleterre, M. Asselin conclut ainsi:

> Ces services, ces sacrifices, l'Angleterre n'a plus le droit de nous les demander, si nous devons désormais prendre part à toutes les guerres où l'honneur et l'intégrité de l'empire seront en jeu. L'indépendance vaudrait alors deux fois mieux, et cela me paraît évident.

Ainsi donc, ceux de nos adversaires qui ont le courage et la franchise de nous dire où ils vont, lèvent hardiment l'étendard de l'indépendance. Devant cette déclaration, il nous incombe de discuter froidement les obligations qui découleraient de cette situation nouvelle pour le pays.

L'indépendance nous imposerait-elle des sacrifices plus grands au point de vue de la défense navale? Cela paraît incontestable, et je doute fort que les tenants de l'indépendance ne soient pas eux-mêmes imbus de cette idée, que l'indépendance comporterait un budget naval infiniment supérieur à celui qui dérive de la politique du Gouvernement. Je ne puis croire en effet, à la sincérité des gens qui mettent la sécurité nationale à l'abri de la doctrine Monroe ou de je ne sais quel équilibre américain imité de l'équilibre européen.

Il y a quelques jours, l'honorable ministre des Postes a fait bonne justice de cet argument de la doctrine Monroe.

Je n'ajouterai donc que quelques mots à cet égard.

En effet, la doctrine Monroe n'est pas une doctrine, faisant partie du code international et à ce titre acceptée de toutes les nations. Elle n'a aucune force obligatoire, elle ne comporte de sanction que dans la volonté seule de l'autorité dont elle émane. Or, cette autorité, ce n'est pas le congrès ou le sénat américain qui a juridiction exclusive en matière de traités internationaux, mais le bon plaisir du président des Etas-Unis, dont la personne change tous les quatre ou huit ans.

La soi-disant doctrine Monroe n'a été qu'une expression d'opinion d'un président des Etats-Unis donnée pour convenir aux circonstances de l'époque, ne s'appliquant pas même au Canada qu'elle exclut expressément, qui a été mise de côté quand l'intérêt ou le caprice du peuple américain l'exigeait, comme on l'a vu depuis dans des occasions mémorables, et qui sera écartée chaque fois que cela sera jugé nécessaire par nos puissants voisins.

Mais à supposer que la doctrine Monroe respecterait et protégerait notre indépendance, y a-t-il un homme sérieux et éclairé au Canada ou aux Etats-Unis qui puisse croire que cette protection nous exempterait de toute participation à la défense de nos côtes et de nos ports? Est-ce à l'époque où le peuple américain aspire de plus en plus à jouer un rôle mondial, caresse des rêves d'impérialisme à peine dissimulés, et qu'à cette fin, il s'impose de nouveaux sacrifices et augmente son budget naval, qu'il consentira à assumer sans com-

pensations la défense d'un territoire aussi étendu et tout aussi exposé que le sien aux attaques de l'ennemi.

Tous les gens bien pensants au Canada comme aux Etats-Unis admettent que les conditions d'une semblable protection seraient aussi humiliantes pour notre dignité nationale que dangereuse pour notre liberté d'action et notre indépendance.

Nous deviendrions, de cette façon, le vassal des Etats-Unis. Est-il un Canadien, soucieux de sa dignité et conscient des hautes destinées du Canada, qui consente d'un cœur léger à subir cette ignominieuse dépendance?

L'argument de l'équilibre américain comparé à l'équilibre européen n'est pas plus sérieux. C'est faire injure au Canada que de croire que sa protection peut être la résultante de conditions géographiques comme celles qui assurent l'existence de petits pays comme la Suisse, la Belgique, le Danemark, la Serbie ou le Monténégro.

Il est évident que les conditions géographiques ne sont pas les mêmes, et qu'en outre il ne peut y avoir de comparaison entre ces petits pays qui ont atteint l'apogée de leur puissance et le Canada dont la croissance est à peine commencée.

D'ailleurs, nous avons vu, par l'histoire que l'indépendance de ces petits pays est chose précaire, qu'elle est à la merci de combinaisons nouvelles toujours prêtes à surgir et qu'au surplus, chacun d'eux est pourvu d'une marine de guerre.

Au sujet de la prétendue doctrine de l'équilibre européen, on me permettra de citer l'opinion de M. Charles Dupuis, professeur de sciences politiques dans son livre "Le concert européen et l'équilibre européen":

> Le principe d'équilibre ne peut pas être un principe de droit international, il ne saurait comme le doit faire un principe juridique, fournir des solutions claires et précises et identiques, pour tous les cas identiques; il n'interdit que peu de solutions et il n'en dicte aucune. Il ne pourrait garantir les droits de tous, que s'il pouvait assurer le maintien du *statu quo* ou contrebalancer toute augmentation de puissance des états forts, par une augmentation corrélative de la puissance des états faibles.

Notre indépendance ne nous garantirait donc pas contre les frais de défense navale ou contre des sacrifices équivalents.

M. Asselin lui-même, dans la brochure que j'ai citée, il y a un instant, est obligé d'en convenir:

> Si nous étions indépendants, rien ne nous empêcherait de créer pour nous, pour nous seuls, une marine que nous nous sommes engagés à créer pour d'autres et de nous faire en même temps des amis parmi les grands états y compris l'Angleterre, avec ces faveurs commerciales que nous donnons aujourd'hui gratis à la métropole.

M. RIVET

Les adversaires de la mesure, dans Québec, ne se font donc pas d'illusions sous ce rapport et malgré leurs invocations à la doctrine Monroe, il en est peu parmi eux qui croient à l'indépendance dans un avenir prochain.

S'il s'en trouve qui caressent secrètement ce projet, sa réalisation leur apparaît comme un fait très éloigné, contemporain d'une génération qui n'est pas la nôtre, et où le Canada aura atteint un développement et une puissance qui lui permettent l'ambition et les moyens d'occuper cette situation privilégiée.

Je ne prétends pas que les Canadiens qui entretiennent l'espoir de l'indépendance à quelque date éloignée, devraient être justiciables du tribunal de jingoïsme présidé par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Ce n'est pas un crime de lèse-majesté et il est parfaitement permis de penser et de dire que le Canada, après avoir atteint son entier développement, de même que la pomme mûrie tombe du pommier, pourra un jour par la force des circonstances devenir une nation libre. Je ne parle pas de ceux qui peuvent avoir cette idée en tête. Mais je parle de ceux qui se proclament partisans d'une république canadienne à une date rapprochée, en vue d'échapper aux obligations de la défense navale, et je dis qu'il n'y a aucun d'eux qui ne regretterait amèrement ses déclarations et ses discours séparatistes, si tout à coup, un de ces matins l'Angleterre abandonnait sa plus belle colonie à elle-même lui laissant tous les risques et les responsabilités d'un état indépendant.

L'hypothèse de l'annexion aux Etats-Unis a à peine besoin d'être envisagée.

Si l'annexion de notre pays aux Etats-Unis fut un peu la doctrine politique d'un certain nombre de Canadiens appartenant à l'un ou l'autre des deux grands partis politiques—car sous ce rapport, aucun des deux partis actuels en fouillant dans ses origines n'a le droit de jeter la pierre à l'autre—je soumets qu'à notre époque, parmi les esprits dirigeants de l'opinion, à l'exception de Goldwin Smith, on ne trouve personne qui professe ouvertement cette théorie de notre avenir national.

On peut en dire autant de la masse du peuple à qui le développement prodigieux du pays inspire de plus hautes ambitions.

Dans la province de Québec, en particulier, malgré le nombre considérable des citoyens de cette province qui ont émigré aux Etats-Unis et qui ont conservé avec le Canada des relations cordiales et suivies, on considère l'annexion comme un danger pour les institutions et la langue de la race canadienne-française.

C'est pour ce motif que mes compatriotes de Québec, encore plus que les Canadiens des autres provinces, préféreront toujours le *statu quo* ou l'indépendance, aux ris-

ques d'une situation aussi dangereuse pour leur individualité comme race.

Mais il est possible qu'entre le péril de l'assimilation américaine et l'épouventail de l'impérialisme militaire, quelques-uns de nos concitoyens canadiens français soient enclins à préférer le premier mal au second, parce qu'il leur paraîtrait moindre.

Dans ce cas, il est de notre devoir de les désillusionner, et de leur rappeler que les rêves d'impérialisme américain qui se traduisent par des armements maritimes toujours croissants, leur imposeront un tribut infiniment plus lourd en deniers et en soldats que leur coopération volontaire avec l'amirauté anglaise, dans la défense du territoire canadien. Et à ce sujet, il me sera permis de rappeler, et cela sans aucune pensée de récrimination—que la guerre hispano-américaine a fait plus de victimes parmi les soldats et les marins d'origine canadienne que le conflit anglo-boer où, cependant, plusieurs des nôtres sont tombés pour la défense du drapeau britannique.

Mais je suis convaincu qu'il est peu de Canadiens qui se nourrissent d'illusions sous ce rapport, et qui croient que l'annexion aux Etats-Unis leur apporterait la souveraineté nationale sans obligations correspondantes plus onéreuses que celles du *statu quo*.

Le *statu quo*, c'est-à-dire la situation de nation autonome dans l'empire britannique, tel est donc le désir de la grande masse de la nation canadienne. L'adhésion au *statu quo* n'est pas sans fondement; elle est raisonnée et raisonnable; elle s'appuie sur les avantages spéciaux et sur les bienfaits qui dérivent d'une précieuse autonomie. On a énuméré ces avantages et ces bienfaits. L'honorable ministre des Postes, dans son magistral discours de l'autre jour, nous a parlé des libertés et des privilèges étendus dont nous jouissons sous le drapeau britannique. Si nous n'avons pas le titre de nation, nous en exerçons les principales prérogatives et les responsabilités. L'extrême indépendance qui préside à notre vie économique et sociale, la sauvegarde de notre commerce et de nos industries, le prestige et les avantages de la qualité du sujet britannique, et particulièrement pour nous Canadiens français, les garanties qui entourent nos institutions, notre religion et notre langue, tels sont les principaux motifs de notre foi à l'allégeance britannique.

Et ceci m'amène à poser la seule et véritable question qui nous occupe; le *statu quo* peut-il se maintenir indéfiniment sans l'accomplissement des obligations de la défense navale?. . .

Dans l'affirmative, l'organisation d'un service naval canadien, conformément aux dispositions de la mesure actuelle, ne serait plus une question libre en principe, mais seulement une question d'application, déterminée par les circonstances de temps, de forme et de moyens.

Or, je soumets, monsieur l'Orateur, à la lumière des principes que j'ai déjà posés, que l'organisation de notre défense navale, en coopération avec l'amirauté britannique, n'est qu'une conséquence de notre évolution nationale et de notre situation de colonie autonome.

J'affirme, de plus que le Gouvernement dans l'application de sa politique navale, a choisi le temps, la forme et les moyens les plus propices dans l'intérêt du peuple canadien.

Comme je suis exposé à rééditer la plupart des arguments employés par les orateurs qui ont déjà appuyé la mesure, je serai, monsieur l'Orateur, aussi bref que possible, dans la démonstration de ma thèse.

Ceux qui, comme l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), affirment que le Gouvernement, dans sa politique navale, réalise une innovation dangereuse et s'écarte des principes qui ont toujours dirigé notre vie nationale, n'ont évidemment pas pris la peine d'interpréter sainement les déclarations et l'attitude des véritables fondateurs de la nation canadienne.

Il résulte des négociations qui ont abouti à la confédération, des mémoires et des discours des hommes d'Etat qui y ont pris part, que leur intention était, outre de mettre fin à l'instabilité gouvernementale qui caractérisait les derniers temps de l'Union, de jeter les bases d'une nouvelle et grande nation, assez forte pour pourvoir à sa propre défense et pour concourir au maintien de la puissance britannique.

On me permettra, monsieur l'Orateur, de faire quelques citations; elles jettent de la lumière sur le présent débat. Dans une lettre adressée au secrétaire des colonies, en 1858, par les délégués du gouvernement canadien, à Londres, MM. Cartier, Ross et Galt, relativement au projet de confédération, je retrouve les passages suivants:

Mais indépendamment des raisons qui concernent le Canada seul, nous représentons respectueusement que les colonies et l'empire sont grandement intéressés à l'établissement d'un gouvernement plus resserré et plus uni de toutes les possessions de l'Amérique septrionale britannique. La population, le commerce et les ressources de toutes les colonies, ont pris un tel accroissement depuis quelques années, et l'abolition des restrictions commerciales les a mises si bien en état de se suffire à elles-mêmes " qu'il paraît au Gouvernement du Canada être vivement désirable de rendre plus étroits encore les liens de leur commune allégeance envers la couronne britannique et d'obtenir pour elles, sur les matières d'intérêt général, une identité de législation propre à concerter leur puissance croissante en créant, sous la protection de l'empire, une grande confédération nord-

américaine "....."Comme ces provinces ont une population de trois millions et demi, un commerce étranger excédant 25 millions sterling, et une marine commerciale qui ne le cède en importance qu'à celle de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, il est au pouvoir du gouvernement impérial, en autorisant leur confédération, de constituer une dépendance de l'empire, avantageuse en temps de paix, puissante en temps de guerre, et dont la création écarterait pour toujours la crainte de voir ces colonies augmenter la puissance d'une autre nation."

On sait que ces premières négociations ne furent pas couronnées de succès, et que ce n'est qu'à la suite de la conférence de Québec, en 1864, et de la sanction parlementaire de projet de confédération en 1865, que l'adhésion du gouvernement impérial fut de nouveau sollicitée par les délégués, MM. Cartier, Macdonald, Brown et Galt.

Dans un discours prononcé à Londres au banquet donné en leur honneur le 26 avril 1865, sir George Cartier, un des délégués, prononçait les paroles suivantes. Je demande pardon à cette Chambre, de la longueur de la citation, mais elle éclaire vivement la situation actuelle.

En conséquence, nous cherchons un système qui nous permette de faire de plus grands progrès encore, nous voulons nouer de plus intimes relations avec les Provinces maritimes, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard. Nous leur avons dit avec franchise que nous possédions en Canada les éléments nécessaires, l'établissement d'une forte nation, la population, le sol, mais qu'il nous manquait cet autre élément qui fait la grandeur de l'Angleterre, l'élément maritime. Nous avons dit à nos amis qu'ils étaient trop resserrés dans leur territoire, tandis que nous avions besoin de ports de mer et qu'en nous unissant, nous pourrions devenir puissants et prospères, avec la protection de la mère patrie. Notre gouvernement a envoyé une députation en Angleterre pour démontrer au gouvernement impérial l'absolue nécessité de réaliser ce projet de confédération. Nous en désirons l'adoption non seulement pour accroître notre prospérité et notre force, mais encore pour être mieux en état de participer à la défense de l'empire britannique .

Nous concevons très bien qu'en cas d'invasion, nous ne pouvons résister à l'ennemi sans le secours des armées de l'Angleterre, mais avec l'union de toutes les provinces nous promettons de prendre part à la défense de notre pays dans toute la mesure de nos forces.

Quand nous parlons d'une confédération des colonies de l'Amérique du Nord, nous n'entendons pas dire un système pouvant affaiblir les liens qui rattachent ces colonies à la mère patrie, mais un système propre à développer au profit de tous le commerce de l'Amérique britannique. Notre projet de confédération n'a rien qui fasse craindre les éventualités dont nous avons été témoins aux Etats-Unis. Il n'y aura aucun danger de conflit entre les droits des Etats et les privilèges du gouvernement fédéral. Nous avons l'intention de déclarer au gouvernement impérial que nous sommes prêts à faire notre devoir même seuls pour la défense de notre pays, mais nous lui représenterons en même temps que si la confédération se réalisait, nous serions dans une meilleure situation pour aider la Grande-Bretagne dans le cas, j'espère qu'il n'arrivera jamais, d'une guerre entre la Garnde-Bretagne et les Etats-Unis. Je saisis cette occasion de faire remarquer qu'en nous engageant à fournir notre part, pour la défense, nous nous chargerons d'une dépense considérable, mais j'ajoute que vous ne devez pas craindre le résultat qu'on nous prédit, une augmentation de droits sur les marchandises anglaises importées au Canada. Comme ces prédictions peuvent produire des impressions fâcheuses, je déclare ici qu'elles sont sans fondement. On a dit dans les deux chambres du Parlement, dans certains journaux de ce pays, que puisque le Canada était séparé, il vaudrait mieux pour la sûreté de l'Angleterre le laisser libre de se rendre indépendant ou de s'annexer aux Etats-Unis. Nous savons en Canada que nous ne pouvons pas être cause d'une guerre; la guerre ne pourra jamais venir que de la volonté des autorités impériales. Nous savons aussi que notre pays est vulnérable, mais nous souffririons cependant, s'il fallait qu'il serve de champ de bataille pour venger l'honneur de l'Angleterre.

Nous ne désirons nullement devenir indépendants et encore moins être annexés aux Etats-Unis. Nous repoussons cette idée avec horreur.

Est-ce assez clair, assez explicite? C'est l'affirmation expresse et absolue de l'obligation du Canada d'organiser sa propre défense et de faire bénéficier la mère patrie de cette organisation.

Les mêmes affirmations se retrouvent dans la bouche de sir John Macdonald, de George Brown et de tous les pères de la Confédération qui ont parlé de cette question.

Il n'y a pas lieu de s'en étonner. . .

Pour donner à leur œuvre des assises durables, les hommes d'Etat canadiens de 1867 comprenaient la nécessité de mettre à sa base les principes communs à toutes les nations. Pour lui donner le droit de vivre, ils voulaient conférer à leur pays l'obligation de se défendre, en défendant le drapeau qui abritait sa croissance. Le même dessein anime la politique de l'organisation de la milice en 1868.

Ainsi qu'on l'a dit déjà, sir George Cartier, lors de la confédération avait pris le portefeuille de la milice. C'est lui qui en cette qualité devait se charger de faire adopter le projet élaboré, qui est encore aujourd'hui la base fondamentale de notre organisation militaire.

J'ai déjà cité quelques-unes de ses remarques à ce sujet. On me permettra d'ajouter les suivantes;

Je ne crains point, en proposant cette mesure, d'échec comme le bill de la milice de 1862 en fit subir à mes collègues et à moi-même. Je la crois nécessaire pour compléter la grande œuvre de la confédération. J'ai déjà fait observer, en d'autres circonstances, que trois éléments indispensables constituent une nation: la population, le territoire et la marine.

M. RIVET.

Mais le couronnement indispensable aussi de l'édifice est la force militaire. Aucun peuple ne saurait prétendre au titre de nation, s'il n'a chez lui un élément militaire et des moyens de défense.

Cartier reconnaissait donc que le temps était arrivé de doter le Canada d'une organisation militaire effective et que le pays avait les moyens d'y pourvoir. Le succès qui couronna ses efforts prouve que l'opinion publique était avec lui et admettait les responsabilités de la nation relativement à la défense nationale.

Et à ceux qui pourraient prétendre que la pensée de Cartier comme de son gouvernement n'était pas d'aller jusqu'à l'établissement d'un service naval, je signalerai les dispositions de sa loi de milice qui prévoient formellement à l'organisation d'une marine de guerre.

L'article 3 de cet article est ainsi conçu:

Tel qu'il est stipulé dans l'article 3 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867, le commandement en chef des milices de terre et de mer, et de toutes les forces militaires et navales du Canada, est attribué à la reine, et sera exercé par Sa Majesté personnellement ou par le Gouverneur général comme son représentant.

L'article 12 de l'acte de la milice de 1868 édicte en partie ce qui suit:

La milice est divisée en milice active et milice de réserve—forces de terre—et en milice active et milice de réserve—forces navales.

* * * * *

La milice active—forces navales—qui est levée de la même manière, se compose des marins, matelots et individus ordinairement employés sur les bâtiments à vapeur ou à voiles naviguant dans les eaux du Canada.

Par l'article 79, la reine avait le pouvoir discrétionnaire de mobiliser la milice en Canada ou au dehors, dans le cas de guerre, d'invasion ou d'insurrection, sans l'assentiment du gouvernement ou du parlement canadien.

Sa Majesté peut appeler, en tout ou en partie, la milice au service actif, dans ou hors le Canada, lorsque la chose est en aucun temps jugée à propos, en conséquence de guerre, invasion ou insurrection ou d'appréhension d'aucun de ces dangers; et les miliciens ainsi appelés au service actif continueront de servir pendant au moins une année à compter de la date à laquelle ils auront été appelés au service actif, si on l'exige, ou pour toute autre période plus longue que Sa Majesté fixera.

Ainsi, déjà à cette époque, la politique du Gouvernement n'était pas seulement de créer une marine canadienne, mais même d'en abandonner la direction au pouvoir du souverain agissant de sa propre autorité sans l'assentiment des autorités canadiennes.

Il est permis de croire que les causes qui ajournèrent la réalisation du programme naval de Cartier furent à la fois l'absence de nécessité immédiate et l'exiguïté des revenus de la nouvelle confédération.

Je pourrais ici multiplier les autorités et les exemples pour établir que la conception de Cartier en 1868 était la vraie, à savoir que la marine n'est que le complément nécessaire de l'organisation militaire d'un pays, et que s'il était indispensable à cette époque de pourvoir à la défense nationale au moyen d'une forte milice, il fallait ajouter la marine au programme.

A propos du rôle de la puissance maritime chez les peuples, je désire ici citer une page émouvante du livre de M. A. DeCelles sur les Etats-Unis:

Les chroniques du temps nous peignent l'anxiété des Anglais et des Français au printemps de 1760, après la seconde bataille des plaines d'Abraham. Les deux ennemis épuisés par une longue série de combats voient encore l'issue finale indécise. Ils attendent l'arrivée de la flotte qui va ou confirmer les succès de l'armée de Wolfe, ou réparer le désastre de Montcalm et ranimer les espérances de Lévis. A la vue de la première voile qui blanchit au delà de la pointe de l'île d'Orléans, les cœurs battent fiévreusement et il s'écoule une de ces minutes angoissantes, décisives dans la vie d'un peuple. Enfin l'Union Jack détache ses vives couleurs sur l'horizon; un cri de joie à Québec et un sanglot dans le camp de Lévis l'accueillent. La puissance maritime de l'Angleterre lui avait assuré la partie, comme quarante ans plus tard elle ruinera les projets de Bonaparte en orient, ira l'atteindre dans tous les ports de l'Europe restant elle-même inexpugnable derrière ses murs de bois.

Je signalerai encore l'exemple des Etats-Unis qui, au lendemain de la reconnaissance définitive de leur indépendance, se mirent en frais d'établir leur marine de guerre. En 1851, la marine de guerre américaine n'était pas formidable, mais déjà les Etats-Unis avaient commencé sérieusement à s'organiser sous ce rapport.

Dans le discours qu'il prononçait à Washington, le 4 juillet 1851, à l'occasion de l'inauguration d'une aile du Capitole, Daniel Webster s'exprimait ainsi:

La marine est l'élément actif tout en étant agressif de la défense nationale; elle peut au delà de nos ports maritimes déployer toute sa puissance sur les mers et les canaux de l'ennemi. Pour atteindre cette fin, pas n'est besoin d'une puissance maritime considérable; jamais on ne pourra posséder assez de vaisseaux pour défendre nos propres ports et havres par leur seule présence.

Sans cette force maritime, que pourront faire notre armée régulière, notre milice volontaire contre l'invasion soudaine des troupes qui, sans avis aucun, descendraient sur notre littoral? Qui protégerait nos cités et nos villes contre le tribut qu'on exigerait d'elles? Nos navires marchands et nos chantiers maritimes contre l'incendie? Ici, encore, nous constations la sage prévoyance du système sur lequel sont basées toutes les mesures qui constituent notre défense, système

que, surtout depuis le fin de la guerre avec la Grande-Bretagne, le gouvernement américain a suivi rigoureusement.

C'est précisément cette sage prévoyance, exaltée par Daniel Webster dans le cas des Etats-Unis, qui a inspiré à Cartier et à ses collègues la politique d'armements militaires, qui dans leur pensée, impliquait également l'organisation d'un service naval.

Aux yeux de ces hommes d'Etat, l'avenir du Canada paraissait aussi brillant que celui de la république américaine, et c'est la claire vision des hautes destinées de notre pays qui les engageait à donner à sa vie économique et à son évolution nationale les garanties d'indépendance et de sécurité adoptées par le grand pays qui lui servait d'exemple et d'émule.

Il ne leur venait pas à l'esprit que la protection de l'Angleterre qu'ils escomptaient, du reste, dans une large mesure, pût les dispenser de participer à la défense d'un territoire aussi vaste et aussi exposé que le Canada aux attaques de l'ennemi, et d'accord avec l'opinion publique, ils estimaient que le meilleur moyen d'assurer l'efficacité de la puissance protectrice de la mère patrie, était d'y contribuer dans la mesure des ressources du pays.

C'est dans de pareilles conditions et grâce à elles que, depuis cette époque, le Canada a pu franchir les étapes de son développement et atteindre le dégré de progrès et de puissance économique qu'il possède maintenant.

Si les résultats heureux de la politique de Cartier ne nous permettent pas aujourd'hui de contester le principe et la sagesse de cette politique, il convient, cependant, d'examiner si le temps n'est pas arrivé d'en compléter l'exécution par l'adoption d'un programme naval, adapté à la situation actuelle de notre pays. Et j'en arrive à cette partie de ma thèse, où je me propose d'indiquer brièvement comment et pourquoi le programme naval du Gouvernement n'est que le développeemnt logique et opportun de la politique traditionnelle de nos pouvoirs publics en matière de défense nationale. Les partisans du *statu quo* ou de l'abstentionisme en matière de défense navale oublient, ou paraissent oublier que, des deux côtés, dans la mère patrie et au Canada, les choses ont joliment marché depuis 1868, et que dans chaque pays il s'est opéré des transformations qui exigent des modifications à notre politique de défense. Il est évident qu'en Canada nous sommes loin du point où nous étions lors de l'établissement de la Confédération et de l'organisation de notre système de milice.

L'accroissement considérable de la population du Canada, la mise en valeur de son territoire, l'expansion merveilleuse de son commerce et de ses industries, le développement de ses voies de transport et l'importance de ses ports maritimes menacent de faire de notre pays un compétiteur sérieux dans le champ économique où s'exerce l'activité mondiale.

Après avoir longtemps vécu, replié sur lui-même, afin de mieux prendre son essor, le Canada est en train de s'épandre au dehors et de rechercher des débouchés à son industrie et à son commerce.

L'attention d'abord sympathique portée par les autres peuples à la naissance de ce nouveau compétiteur mondial, se convertit peu à peu en méfiance pour devenir bientôt une agressive rivalité.

Dans cette nouvelle situation qui s'accentue rapidement, le Canada se doit à lui-même et doit à la mère patrie qui a veillé sur son développement de protéger aussi efficacement que le permettent ses ressources, non seulement les parties vitales de son organisme économique, mais encore les échanges de son commerce et de ses industries.

En dépit de la ridicule prétention que le Canada n'a pas de commerce extérieur à protéger, sous prétexte que ses bâtiments de commerce sont enregistrés à l'amirauté anglaise, ces navires sont bel et bien des navires canadiens, transportant des marchandises canadiennes et ayant droit à la protection de notre pays.

Advenant l'indépendance du Canada, ces bâtiments n'en resteront pas moins attachés à nos ports et n'en continueront pas moins à porter sur toutes les mers les produits et la richesse de notre pays.

Dans ces conditions, n'est-il pas évident que les exigences de la défense nationale se sont accrues considérablement et si nous n'y souscrivons pas nous-mêmes, il faudra demander à l'Angleterre ou aux Etats-Unis de le faire pour nous.

On a vu qu'il est impossible d'escompter la protection des Etats-Unis parce que cette protection serait ou illusoire ou trop onéreuse et préjudiciable à notre liberté d'action, à l'intégrité de notre territoire et à notre dignité nationale. La mère patrie peut-elle nous défendre efficacement? . . . Avons-nous le droit de le lui demander?

A cet égard, il me sera permis de rappeler que pendant que s'accomplissait ici l'œuvre d'expansion nationale, il se faisait en Angleterre une évolution dans les conditions de la défense navale.

Cette évolution n'a pas été tant le fait de la volonté de l'Angleterre que le résultat des circonstances de l'équilibre européen.

Depuis 1867, toute une situation nouvelle a surgi en Europe. La guerre franco-prussienne, la naissance de l'empire allemand, la formation de la Triplice, l'expansion aggressive de l'Allemagne ont obligé les autres nations européennes de modifier leurs alliances et d'accroître leurs armements d'une façon anormale. De cette situation est né le militarisme qui écrase l'Europe.

Pour maintenir sa suprématie maritime et être fidèle à ses alliances, l'Angleterre a

dû elle-même augmenter le budget de sa défense navale.

Cet état de choses est assurément déplorable, contraire aux tendances de la civilisation moderne et nul plus que moi le regrette et le condamne. Mais quoi que l'on dise et que l'on fasse, cette situation est inéluctable et il nous faut la subir avec tous les inconvénients qu'elle comporte.

On a peut-être raison d'affirmer que la défense du Canada n'entre aucunement dans les projets d'armements de l'Angleterre. Je crois en effet que la mère patrie n'obéit, dans sa politique navale, qu'aux préoccupations que lui suggère sa position dans l'échiquier européen. Mais on n'a pas le droit, par exemple, d'affirmer, au rebours de l'histoire, que le fardeau accru de sa défense est le fait de sa mauvaise diplomatie.

Il est au contraire avéré que devant les empiétements de l'impérialisme allemand, l'Angleterre a manœuvré adroitement, de façon à s'assurer des alliances et des amitiés précieuses, dont l'objet est de garantir la paix de l'Europe.

Et pour ma part, à titre de Canadien français, je me réjouis sincèrement d'avoir vu se réaliser entre mon ancienne mère patrie et l'Angleterre cette entente cordiale qui a déjà produit et produira encore, j'en suis sûr, d'excellents résultats pour les deux pays et pour la paix du monde.

Aussi, monsieur l'Orateur, il se trouve qu'à la même époque où le Canada éprouve le besoin d'accroître ses moyens de protection militaire, l'Angleterre, par suite des circonstances que je viens d'esquisser, est incapable de lui offrir des garanties additionnelles de défense, et s'entend même dire qu'elle est menacée dans sa suprématie maritime.

Dans ces conjonctures, n'y a-t-il rien de plus naturel qu'il y ait entre la mère patrie et sa fille ainée une entente amicale, pour déterminer les moyens à prendre pour effectuer une solution du problème naval satisfaisante pour les deux pays.

Si ce besoin d'entente signifie l'impérialisme, je n'hésite pas à me proclamer impérialiste. L'impérialisme, tel qu'il se manifeste ici au pays, procède de deux sources différentes; il y a l'impérialisme que j'appellerai sentimental, qui dérive de cet attachement du cœur et de l'âme chez les Canadiens nés et élevés en Angleterre, pour leur patrie d'origine. Cet amour du sol natal occupe encore dans leurs sentiments une place prépondérante, constitue un lien plus fort que ceux qui les rattachent au Canada, leur nouvelle patrie. Ils sont Anglais d'abord, Canadiens ensuite. Ce sentiment les porte souvent à sacrifier les intérêts du Canada, à ceux de l'Angleterre. C'est l'impérialisme de quelques-uns des députés de l'autre côté (la gauche) de cette Chambre.

Je respecte ce sentiment, je le comprends, mais je ne le partage pas.

Il y a cet autre impérialisme basé sur l'intérêt réciproque de l'Angleterre et du Canada. C'est celui des citoyens qui, nés dans ce pays, tenant au sol par une ou plusieurs générations de leurs ancêtres, lui donnent dans leur âme le première place, sans pour cela oublier ce qu'ils doivent à la Grande-Bretagne qui leur a donné la liberté et protège leurs institutions et leur vie nationale.

Cet impérialisme est basé sur une juste conception de notre situation comme peuple, et de l'avenir de notre pays, en même temps que sur l'idée que la force et la grandeur de l'empire tiennent surtout au développement libre des colonies et à leur coopération volontaire à l'œuvre de consolidation mutuelle des relations commerciales et des moyens de défense.

Cet impérialisme c'est celui de la majorité des citoyens de ce pays qui croient à la possibilité de concilier les devoirs des Canadiens avec les obligations du sujet britannique, sans sacrifier les uns et les autres.

Cet impérialisme est aussi le mien et je demande à mes honorables adversaires de respecter mes convictions, comme je respecte les leurs.

Le parti conservateur nationaliste de la province de Québec a éventé dans cette conférence de 1909 la mèche d'une conspiration dirigée contre nos libertés politiques. Il y a des gens qui, pour mériter à tout prix le titre de sauveurs de leur race et de leur pays, s'ingénuent à trouver partout des embûches et des dangers, et pour cela ils n'hésitent pas à dénaturer les faits, à corrompre les textes et à imputer aux autres les intentions les plus fausses et les plus perfides.

Avec les meilleures intentions du monde, sans doute, l'honorable député de Jacques-Cartier se pose en chef des adversaires d'une marine canadienne et avec le concours de certains journaux de la province de Québec, il cherche à détourner l'attention du public des véritables questions en jeu dans ce projet de loi.

M. MONK: A quels journaux l'honorable député fait-il allusion?

M. RIVET: A ce journal de Montréal qui s'appelle le "Devoir", mais qui, à mon sens, ne possède pas la moindre notion de la signification de ce mot.

M. MONK: Si c'est de ce journal que mon honorable ami veut parler, je puis lui déclarer que je souscris de tout cœur à tout ce qu'il a publié sur cette question.

M. RIVET: Si les opinions de ce journal lui conviennent, grand bien lui fasse.

Une lecture attentive et impartiale des délibérations de cette mémorable confé-

rence suffit à nous convaincre de la futilité de la thèse nationaliste.

Pour tout homme de bonne foi, le rapport de la conférence atteste l'esprit de conciliation qui a présidé aux délibérations et particulièrement le souci de l'Angleterre de respecter la liberté d'action de ses colonies autonomes.

Ainsi, bien que l'amirauté anglaise insiste sur l'importance, au point de vue stratégique, d'une flotte unique, maintenue par les différentes parties de l'empire, elle ne se fait aucun scrupule d'admettre que ces considérations doivent céder le pas aux conditions politiques et géographiques existant dans chaque colonie.

C'était admettre implicitement la priorité de la défense impériale. C'est ce principe, de tout temps reconnu et pratiqué au Canada, que nos plénipotentiaires firent prévaloir.

Le principe une fois établi, il ne s'agissait plus que de s'entendre sur un *modus operandi*.

Cette tâche n'était pas facile. Si nos représentants à Londres avaient pu faire accepter facilement leur politique par l'amirauté anglaise, ils ne se faisaient guère d'illusions sur l'accueil qu'elle allait recevoir chez certains éléments du peuple canadien. Ils savaient que leur programme de juste milieu n'obtiendrait pas facilement l'adhésion des deux groupes extrêmes qui représentent ici, d'une part, l'ancienne tradition bureaucratique, et de l'autre, le vieil esprit de méfiance ou d'hostilité envers l'Angleterre. Ils avaient cependant raison de croire que les deux grands partis politiques, dominés par une plus juste conception des intérêts et du devoir du moment, s'uniraient dans une action commune et n'obéiraient à d'autres préoccupations que celle d'accomplir une œuvre nationale. L'occasion était si favorable pour démontrer que les préjugés séculaires n'avaient plus de voix au chapitre de la nation et que seule, l'opinion modérée, celle de l'immense majorité des citoyens de ce pays, trouverait de l'écho dans cette Chambre.

Le parti libéral devait justifier en tous points les prévisions de son chef, et l'appui unanime que reçoit aujourd'hui la politique ministérielle de ce côté (la droite) de la Chambre, en est la preuve. Est-ce à dire, monsieur l'Orateur, que le parti libéral, ne fut pas soumis à l'influence des idées extrêmes, à égale distance desquelles le Gouvernement avait placé son programme naval. . . ?

Non, mais c'est le mérite de ce parti d'avoir su triompher de cette influence et d'avoir entrepris courageusement de faire accepter sa manière de voir au corps électoral.

Après la patriotique déclaration du chef de l'opposition, à Halifax, à son retour de Londres, on avait pu espérer qu'il en serait de même du parti conservateur. Cette illusion a été de courte durée. Fidèle à sa tactique traditionnelle, le parti conservateur, après avoir oscillé entre les deux pôles du nationalisme et de l'impérialisme, qui l'attiraient alternativement, devant son impuissance à se soustraire à l'une ou à l'autre de ces deux influences contraires, a fini par se diviser en deux groupes irréconciliables qui, chacun de son côté, battent en brèche la politique ministérielle.

Au lieu de s'en tenir à une critique loyale et modérée des détails du bill, comme on pouvait s'y attendre de la part d'une opposition digne de ce nom, nos honorables adversaires ont préféré entreprendre une campagne d'accusations et de calomnies contre la personnalité la plus éminente de notre parti dans cette Chambre. Même l'honorable premier ministre, malgré ses longs et glorieux états de service pour la cause du Canada et de l'empire, n'a pas été à l'abri des injures et des invectives.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a ouvert la marche et celui qui habite une maison de verre a été le premier à lancer des pierres dans le jardin de ses voisins en visant plus particulièrement l'honorable premier ministre dont le passé sans tâche et l'intégrité reconnue constituent un crime impardonnable qu'il faut flétrir et dénoncer en toute occasion.

Le gros de l'armée n'a pas été lent à marcher sur ses brisées et depuis la mémorable harangue du député de Toronto-nord, harangue unique sous le rapport de l'invective, nous en avons entendu plusieurs autres dans le même genre, et la plus remarquable d'entre elles est probablement celle de l'honorable député de Vancouver (M. Cowan).

Quel contraste, monsieur l'Orateur, entre ces discours échevelés et l'attitude si digne adoptée par les orateurs ministériels! Pendant que nous nous efforçons de maintenir le débat dans les hautes sphères du raisonnement et des faits, la plupart des orateurs qui siègent à votre gauche ont cherché à brouiller les questions en jeu, en s'adressant au fanatisme et aux passions.

Comme homme de parti, je serais plutôt enclin à me réjouir de cette tactique, car elle affiche trop clairement la mauvaise foi et l'incapacité gouvernementale du parti conservateur, pour ne pas fortifier la confiance du peuple dans le Gouvernement actuel.

A titre de Canadien soucieux de l'avenir de ma patrie, je déplore sincèrement cette tactique. A titre de Canadien français, fier d'appartenir à la race dont descend le chef du cabinet, j'entends protester contre les insultes imméritées auxquelles il a été en butte depuis le commencement du présent débat. Je dirai aussi combien vivement je ressens les injures proférées contre ceux de mes compatriotes qui ont combattu et

qui ont versé leur sang pour la conquête de nos libertés politiques, et dont les sacrifices ont contribué dans une grande mesure à nous obtenir les avantages du gouvernement responsable.

Je désire aussi publier que, malgré les dires ou les insinuations de quelques députés de l'opposition et l'attitude inconsidérée de quelques-uns de mes compatriotes de la province de Québec au sujet de la question de la marine, les Canadiens d'origine française sont à l'abri des soupçons infâmes d'infidélité qu'on veut faire planer sur eux. Je déclare qu'ils ont été dans le passé aussi, et peut-être plus fidèles à leur allégeance que ceux qui aujourd'hui proclament si hautement leur attachement à l'Angleterre et qui faibliraient peut-être s'ils étaient tenus de prouver leur loyauté au prix de sacrifices personnels.

Je n'ai pas l'intention de répondre aux critiques du chef de l'opposition et de ceux qui se sont faits les apôtres de l'impérialisme à outrance. Je me contenterai de signaler ces critiques à mes compatriotes de la province de Québec, comme la meilleure réponse aux arguments des nationalistes. En effet, si la prétention de l'honorable chef de l'opposition et de ses partisans est bien fondée, l'attitude du représentant de Jacques-Cartier et de ses alliés est absolument intenable. Si le premier ministre doit être trouvé coupable du crime d'infidélité, il me semble qu'il doive bénéficier d'une ordonnance de non-lieu devant le tribunal du nationalisme. D'ailleurs, ni l'une, ni l'autre de ces accusations n'est fondée, et toutes deux ont été inspirées par de violents sentiments d'animosité politique ou de jalousie contre lui, et tous ceux qui les ont proférées savent qu'elles sont fausses et imméritées. Il ne saurait en être autrement puisque, à l'heure qu'il est, il n'y a qu'une voix dans tout l'empire pour proclamer la noblesse du premier ministre, et pour attester que le leader de la Chambre offre l'exemple le plus frappant de ce que la fidélité, le dévouement et le patriotisme, alliés à l'éloquence, à la diplomatie et au patriotisme, ont pu faire pour assurer le progrès du Canada et le maintien des institutions britanniques. A ce propos, il est bon de se rappeler les vers du fabuliste français, La Fontaine:

> Le dieu poursuivant sa carrière,
> Répand ses torrents de lumière
> Sur ses obscurs blasphémateurs.

Cependant, l'acte d'accusation de l'honorable député de Jacques-Cartier est trop formel pour que nous puissions l'ignorer, et bien que son réquisitoire ait déjà été éloquemment réfuté, on me pardonnera d'y revenir à nouveau.

Et tout d'abord, je prends acte de l'aveu très significatif tombé des lèvres de l'honorable député, à savoir que le projet de défense navale du territoire canadien ne constitue pas en lui-même une politique nouvelle. Je citerai ses propres paroles:

> Le projet de loi en lui-même, à l'exception de l'article 18, ne présente pas à mon esprit de détails frappants; c'est le prolongement, si l'on me permet cette expression, d'une législation que nous avions déjà, sous une forme plus restreinte, dans nos statuts, depuis que la mère patrie nous a demandé d'assumer notre part du fardeau de la défense. On peut donc dire qu'à part l'exception que je viens de signaler, ce projet de loi n'est aucunement extraordinaire.

Tout en enregistrant cet aveu, je ne puis m'empêcher de le rapprocher des déclarations des alliés nationalistes de l'honorable député, qui, dans la province de Québec, affirment à l'heure qu'il est que le projet de défense navale, même à l'égard du territoire canadien, est absolument nouveau et qu'on n'aurait pas dû le mettre au jour avant de consulter les électeurs à ce sujet. Je ne m'appesentirai pas sur cette divergence d'opinions qui, en définitive, ne tire pas à conséquence, en ce qui concerne la solution du présent problème.

M. MONK: Mon honorable ami approuve-t-il les conclusions de la conférence coloniale de 1909 au sujet de la défense, conclusions auxquelles nos délégués ont donné leur adhésion? Approuve-t-il ces conclusions?

M. RIVET: J'approuve entièrement l'attitude que nos représentants ont prise à Londres.

L'honorable député ne trouve donc pas étrange que nous songions à organiser la protection du territoire canadien au point du vue naval, mais il s'oppose énergiquement à ce que nous levions un doigt pour défendre la mère patrie—cette marâtre à qui nous ne devons rien, dont nous pouvons nous passer entièrement, qui a, du reste, sacrifié nos intérêts en toute circonstance et qui persiste malgré tout à nous entraîner dans le tourbillon du militarisme.

Notre consentement à porter ainsi secours à l'Angleterre, malgré son indignité, telle est la politique nouvelle que l'honorable député a découvert dans l'article 18 qui est ainsi conçu:

> En temps critique le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

Mais on affirme que cet article n'est pas facultatif, mais impératif. Ce n'est pas le moment de discuter l'interprétation qu'il faut lui donner. Lorsque la Chambre se formera en comité pour discuter les articles du projet de loi, nous aurons le plaisir d'entendre les savants juristes de l'opposition soutenir le pour et le contre, les

uns affirmant que, par malheur pour l'Angleterre, l'article est trop facultatif, et d'autres se plaignant que, par malheur pour le Canada, il est trop impératif.

Pour le moment, je dirai à l'honorable député de Jacques-Cartier: l'Angleterre serait-elle aussi indigne de notre aide qu'il veut le faire croire, nous ne devons pas la lui marchander, parce qu'il y va non seulement de l'intérêt de la mère patrie, mais comme on l'a déjà prouvé, il y va de l'intérêt du Canada. Et j'ajoute que l'article 18, en nous consacrant maîtres et juges de la mesure où nous donnerons cette aide, sauvegarde absolument notre liberté d'action et nous garde du danger de l'impérialisme militaire.

M. MONK: Mon honorable ami croit-il que l'article soit impératif ou facultatif?

L'hon. M. GRAHAM: A quelle faction appartenez-vous?

M. RIVET: Je ne suis d'aucune faction. Je suis de l'avis unanime du parti libéral, qui croit et affirme que cet article est facultatif.

Il ne s'agit pas, en effet, aujourd'hui de récriminer, de rechercher dans notre histoire des griefs contre la diplomatie anglaise. Laissons le passé au passé et inspironsnous des intérêts du présent et des prévisions de l'avenir.

Il s'agit plutôt de savoir et, aussi longtemps que le Canada demeure et tient à demeurer parti intégrante de l'empire britannique, si nous ne sommes pas intéressés au maintient de sa puissance et de son prestige dans le monde.

Ainsi que je l'ai dit, la politique extérieure de l'Angleterre est entièrement intéressée au maintien de la paix. Non seulement elle ne recherche pas de querelle pour son compte avec aucune puissance étrangère, même avec l'Allemagne, à l'égard de laquelle elle garde une attitude purement défensive, mais toute sa diplomatie tend à préserver la paix de l'Europe, et c'est dans ce dernier but qu'elle a formé des alliances et des amitiés nouvelles. Et si l'on me demande de faire connaître mes raisons de croire aux intentions pacifiques de l'Angleterre, je dirai qu'en dehors des idées antimilitaires qui animent ses classes laborieuses, aujourd'hui largement représentées au Parlement, l'Angleterre a tout intérêt à maintenir le *statu quo*, qui ne pourrait être troublé qu'à son détriment.

On s'accorde généralement à dire qu'il n'y a aujourd'hui qu'une seule puissance en Europe intéressée à modifier l'ordre de choses actuel, et cette puissance c'est l'Allemagne, qui ne serait pas fâchée, non seulement d'accroître ses possessions coloniales aux dépens des autres nations, mais encore d'augmenter ses facilités d'accès sur la mer. Voilà pourquoi sa diplomatie ambitieuse et remuante intervient à tout propos dans les affaires de l'Europe, comme cela est arrivé au Maroc, et par ses poses agressives elle menace constamment l'harmonie du concert européen.

L'Angleterre, par sa situation prépondérante est mieux qualifiée que toute autre puissance pour jouer le rôle de pacificatrice, et son intervention dans ce sens l'expose constamment aux attaques des pays moins désireux qu'elle de maintenir l'équilibre européen.

Pour ma part, je ne crois pas au péril allemand, au moins dans un avenir prochain, car l'Allemagne, malgré ses projets d'expansion, ne précipitera un conflit que le jour où elle sera absolument sûr du succès, comme cela s'est vu lors de la guerre franco-prussienne.

Mais on peut tenir pour certain que la date de ce conflit sera d'autant plus reculée que l'Angleterre prendra une attitude plus déterminée et aura une défense mieux organisée et plus forte. Mais l'Angleterre n'est pas seulement aujourd'hui le pays de la paix; elle est aussi, comme elle l'a toujours été, du reste, essentiellement le pays de la liberté, le refuge des opprimés de tous les pays.

A ce propos, j'ai le droit de m'étonner et de m'indigner à la pensée que dans notre pays il se trouve à l'heure qu'il est des hommes qui aient assez peu de cœur pour dénigrer le drapeau à l'ombre duquel ils sont venus chercher la liberté, la justice et la sécurité qui leur étaient refusées dans leur pays. J'ai donc confiance que, dans l'intérêt de l'humanité et de la civilisation, l'Angleterre continuera à conserver sa puissance et son prestige.

Mais advenant que la guerre éclatât à brève échéance, songe-t-on bien aux conséquences qui découleraient pour le Canada de la ruine de la puissance maritime de l'Angleterre.

Si le rêve de certains pays se réalisait, et s'ils réussissaient à renfermer John Bull dans son île et à briser son empire colonial, ce serait la fin du *statu quo* pour le Canada, et par conséquent, c'est l'obligation pour notre pays d'opter prématurément pour l'indépendance ou l'annexion, avec toutes les responsabilités et les inconvénients que l'une ou l'autre de ces deux situations comporte.

L'intérêt du Canada exige donc que nous aidions dans une certaine mesure au maintien de la suprématie maritime de l'Angleterre, à la condition toutefois que ce concours ne porte aucune atteinte à la liberté d'action, à l'autonomie de notre pays.

Nos adversaires sont du reste mal fondés à prétendre que la participation du Canada à la défense de la mère patrie est une politique nouvelle. J'ai déjà démon-

tré que, dès 1868, le gouvernement du Canada, conformément aux déclarations réitérées des ministres en Angleterre et au Canada, par son bill de milice, avait mis la milice de terre et de mer entièrement à la disposition du souverain agissant indépendamment du Parlement canadien, pour être mobilisée en Canada ou ailleurs, sans aucune restriction quant à l'effectif et à la durée du service.

On conviendra qu'il y a loin de cet abandon absolu de notre système de défense à la collaboration conditionnelle, subordonnée à la sanction du Parlement, de la flotte canadienne, ainsi qu'il est prévu par l'article 19 ainsi conçu:

Lorsque le Gouverneur en conseil appellera la marine ou quelque partie de la marine à l'activité, ainsi qu'il est prévu à l'article précédent, si, par suite d'un ajournement ou d'une prorogation à une date ne devant pas arriver avant dix jours, le Parlement n'est pas alors en session, il sera lancé une proclamation convoquant les Chambres dans un délai de quinze jours, et le Parlement en conséquence se réunira et siégera le jour fixé par cette proclamation et continuera à siéger comme s'il avait été ajourné ou prorogé à ce jour.

Mais on prétend que cette garantie de la sanction du Parlement est purement illusoire, parce que, en premier lieu, tous les députés seront invités à se prononcer, les navires seront partis, ou pis encore, déjà annihilés dans un engagement désastreux pour les armées anglaises.

D'abord, je prétends que le Gouverneur général en conseil, dans une occurrence aussi sérieuse, ne devra agir qu'à bon escient et sous la pression de l'opinion publique, comme cela s'est vu lors de la guerre du Transvaal. On ne peut en effet concevoir un gouvernement assez peu soucieux des intérêts du pays ou même de sa propre existence pour décréter l'envoi de la flotte canadienne pour la défense d'une cause manifestement injuste ou répudiée par la masse du peuple.

De cette manière, la ratification du Parlement serait toute naturelle et nul ne pourrait s'en plaindre. Mais dans l'hypothèse où le décret ministériel serait désavoué par les législateurs, ce désaveu n'arriverait trop tard pour empêcher l'irréparable que dans le cas où dans le court intervalle requis pour l'action du Parlement, le combat s'engageant à proximité de nos côtes n'aurait été jugé nécessaire que pour la sécurité de notre pays.

De cette façon encore on aurait mauvaise grâce à reprocher au ministère d'avoir eu plus de clairvoyance que le Parlement, et d'avoir mis, à temps, entre notre territoire et l'ennemi, le plus sûr bouclier dont il dispose.

On ajoute qu'il est impossible de compter sur la sanction éclairée et indépendante d'un Parlement que domine une majorité ignorante ou servile.

Cette prétention est une infâme calomnie qui ne frappe pas seulement les députés qui en sont l'objet mais surtout le pays qu'ils représentent.

Pour juger d'une façon aussi indigne la représentation nationale, il faut avoir une bien piètre idée du sens politique et du degré d'intelligence d'un peuple, incapable de faire un choix judicieux de ses mandataires. Aussi, j'aime à croire que la conscience publique repoussera avec mépris une aussi misérable accusation.

D'un autre côté, si la sanction du Parlement est réellement efficace, si le Canada est libre de disposer de sa flotte à son gré, comment notre pays peut-il être lié fatalement à la politique extérieure de l'empire et entrer malgré lui dans le tourbillon du militarisme? C'est ce que tous les esprits logiques auront peine à comprendre.

Si le temps me le permettait, je relèverais aussi les critiques du groupe nationaliste à l'endroit de la composition de la flotte. En réponse au reproche qu'on lui fait d'être conçue uniquement en vue des guerres impériales, je me contenterai de signaler l'opinion du chef de l'opposition qui affirme que le programme ministériel se dérobe aux exigences de l'amirauté anglaise, et que les navires canadiens n'auront d'utilité que pour la protection de nos côtes ou de nos pêcheries.

Je ne me propose pas de contribuer même la plus petite part à la discussion qui s'est faite relativement à la classe des navires qui vont être construits en exécution du programme ministériel. Tous reconnaissent que la seule différence entre ce programme et celui proposé au début par l'amirauté et que certains honorables députés de la gauche persistent à vouloir nous imposer, se réduit à la construction d'un Dreadnought, lequel, à ce qu'ils assurent, compléterait l'unité navale qu'ils jugent nécessaire. A cet égard, je me bornerai à faire observer à la Chambre que le type Dreadnought n'est pas définitif; il sera peut-être mis de côté d'ici à quelques années, alors que les autres navires visés par le projet ministériel auront été complétés. Au contraire, les navires du modèle adopté par le Gouvernement sont utilisables d'une manière permanente et mettront notre flotte à même de rendre des services en toutes circonstances, tant pour la défense de nos côtes et ports de mer que sous forme d'appoints à la flotte anglaise. L'acceptation de notre programme par l'amirauté anglaise devrait suffire pour imposer silence à ces membres de l'opposition qui semblent désireux de se montrer plus loyaux que le roi lui-même.

En somme, monsieur l'Orateur, plus j'examine la politique du Gouvernement sur cette importante question, plus je la trouve conforme aux meilleurs intérêts du Canada, d'abord, et ensuite de l'empire, et c'est à ce

titre que je lui donnerai mon appui le plus cordial.

Je voterai donc pour le projet de loi du Gouvernement:

1. Parce qu'il est basé sur la politique traditionnelle du Canada de pourvoir à sa propre défense.

2. Parce que l'établissement d'une marine militaire n'est que le couronnement opportun, prévu par les pères de la Confédération de notre système de défense.

3. Parce que dans l'établissement de cette marine de guerre, le Gouvernement s'inspire des principes d'autonomie qui ont toujours guidé notre vie nationale.

4. Parce que l'autonomie de notre pays est suffisamment sauvegardée par les articles 18 et 19 du projet de loi.

5. Parce que la mobilisation sous la sanction du Parlement de la flotte canadienne au profit de l'Angleterre n'est pas incompatible avec l'autonomie du Canada, mais n'est que l'exécution d'un devoir d'assistance toujours reconnu et accompli par notre pays.

6. Parce que le maintien de la puissance maritime de la Grande-Bretagne est une des meilleures sauvegardes de notre développement autonome et de notre sécurité nationale.

7. Parce que l'indépendance du Canada, ou son annexion aux Etats-Unis proposée comme alternative du *statu quo* en ce qui regarde la défense navale au lieu de diminuer, augmenterait considérablement les obligations et les sacrifices, résultant de la défense du pays,

Je voterai contre l'amendement Borden:

1. Parce que cet amendement est la négation de tous les principes du gouvernement responsable, particulièrement de celui qui est le plus cher au peuple anglais: "no taxation without representation".

2. Parce que le cadeau de 25 millions ou l'envoi de deux Dreadnought à l'Angleterre, n'est qu'un expédient temporaire et coûteux qui n'apporte aucune solution définitive de nos rapports avec la mère patrie au point de vue de la défense navale.

3. Parce que cet amendement nous conduit sûrement à l'impérialisme militaire et à la perte de notre autonomie.

Je voterai contre le sous-amendement Monk:

1. Parce que la création d'une marine canadienne n'est pas une politique nouvelle, mais l'exécution d'un mandat général et tacite confié de tous temps aux représentants du peuple, de pourvoir à la défense du territoire canadien.

2. Parce que depuis la conférence impériale de 1902, le peuple canadien a été mis à même de se prononcer sur l'opportunité de l'adoption d'un programme de défense navale.

3. Parce que, au double point de vue constitutionnel et légal, cette Chambre a le droit et le devoir de discuter et régler cette importante question sans en référer au suffrage populaire.

Avant de terminer, je désire faire savoir combien je déplore la campagne que poursuivent une certaine presse et certains individus dans la province de Québec contre le projet de loi actuel. Tous les jours, nous apprenons qu'il n'est pas de moyens auxquels on n'ait recours pour fausser la situation aux yeux de nos compatriotes, et empoisonner l'opinion publique.

On nous informe que des citoyens influents dans toutes les classes, à qui leur éducation, leur caractère ou leur mission devraient inspirer une autre attitude, s'emploient à indisposer le peuple contre l'Angleterre, contre le Gouvernement et à prêcher l'infidélité et l'oubli de nos devoirs de Canadiens et de sujets britanniques.

On nous a rappelé, à l'occasion du présent débat, qu'il y eût dans notre histoire une époque où la voix du clergé canadien-français et celle de nos classes dirigeantes s'unirent pour le maintien de la domination britannique sur ce continent, et la sauvegarde de l'avenir de la race française et du Canada. Faut-il penser que les temps sont changés et que l'histoire ne se répétera pas, lorsque se trouvent encore en jeu dans la proposition actuelle les mêmes principes pour lesquels on a alors combattu? Ne pouvons-nous pas espérer que les mêmes influences agiront encore aujourd'hui pour éclairer l'opinion publique et enseigner à nos compatriotes de la province de Québec que, sur cette question, leurs devoirs et leurs responsabilités ne sont pas distincts des devoirs et des obligations des autres citoyens de ce pays.

Véritablement, je l'espère et je le crois, quand je constate les signes d'une réaction de plus en plus marquée en faveur du présent projet de loi. Pour ma part, je ne puis que répéter ce que j'ai déjà affirmé ailleurs, au sujet de l'attitude qui incombe à mes compatriotes de Québec sur cette question.

A titre de Canadien français, de descendant des hommes qui en deux circonstances mémorables assurèrent le triomphe du drapeau anglais au Canada, et approuvant leur attitude, je soumets que les mêmes motifs qui les inspirèrent à cette époque doivent engager mes compatriotes à donner leur appui le plus cordial à la proposition ministérielle. Toute politique d'isolement serait funeste pour l'avenir de notre race.

Puisse la voix des grands morts qui guidèrent notre nationalité dans le passé parler clairement à l'oreille des Canadiens français, comme elle l'a fait en ce temps-là, et leur conseiller la sagesse et le patriotisme. On nous assure que le parti conservateur, désespérant pouvoir arriver aux affaires, de ne pouvoir compter sur le concours de la province de Québec, a dé-

cidé d'exclure cette province des conseils du parti et l'a frappé d'ostracisme dans l'élaboration de sa politique et de son programme.

Fort heureusement le parti libéral n'a jamais été et ne sera jamais à cette extrémité, car sur toutes les grandes questions d'intérêt public il a toujours été un et indivisible, et sur la question actuelle il restera uni dans le succès ou la défaite.

Mais, comme l'a dit le premier ministre, nous triompherons, afin de continuer la grande œuvre de gouverner le pays selon ses meilleures traditions et afin d'établir l'édifice de sa grandeur future sur les bases larges et permanentes de l'union, de l'harmonie et du progrès.

Nous triompherons, afin de démontrer à la mère patrie et au monde que le Canada sait encore résoudre tous les problèmes, si ardus qu'ils soient, de son évolution nationale. Nous triompherons, monsieur l'Orateur, afin d'attester que, dans notre pays, les préjugés et les passions de races doivent céder à l'influence d'une opinion publique éclairée et patriotique, et que le peuple canadien, une fois pour toutes, entend être gouverné, non pas au point de vue des sectes et des prétentions exagérées d'une race ou d'une autre, mais en conformité des intérêts généraux de la nation.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): Avant de participer à la discussion, monsieur l'Orateur, puis-je demander une faveur au ministre des Finances qui, je suppose, dirige les délibérations de la Chambre, ce soir?

Au cours de ce débat, la Chambre a bien voulu pousser la courtoisie, envers plusieurs députés au point de consentir à ce que la séance fût levée à environ dix heures et demie, et invariablement c'est à des députés libéraux qu'est allée cette faveur. Le ministre est-il disposé à nous accorder la même faveur, ce soir?

L'hon. M. FIELDING: Il est arrivé plusieurs fois que la Chambre ait levé sa séance, à la demande de quelques collègues, plus tôt qu'elle ne l'aurait fait, sans cela. Il ne doit pas exister de passe-droit à cet égard, en faveur de l'un ou de l'autre côté; seulement, si nous tenons à expédier ce débat dans un délai raisonnable, il ne faudrait pas lever la séance de si bonne heure. Je préférerais que la Chambre siégeât un peu plus tard; mais j'en conviens, il ne devrait exister ni passe-droit ni inégalité de traitement.

M. SPROULE: Hier soir, le député de Nanaïmo (M. Smith) a obtenu le renvoi de la discussion à onze heures moins vingt minutes, et un soir précédent, le ministre de la Milice a proposé le renvoi de fort bonne heure. Une ou deux fois en outre, la demande de renvoi est venue des droitiers et on a accédé.

L'hon. M. FIELDING: Rien n'empêche l'honorable député de présenter quelques observations, et à la suite de ces observations, nous pourrons ajourner le débat.

M. EDWARDS: J'ai prêté une religieuse attention au discours que vient de prononcer l'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet) et je ne saurais affirmer que cette harangue s'éloigne sensiblement de nombre de discours prononcés par les députés de la droite, sauf peut-être que cette dernière harangue a revêtu une forme plus académique que quelques-unes des précédentes. Son argumentation, toutefois, ne s'est guère éloignée de celle de ses devanciers et presque autant qu'eux, il a chanté les louanges du premier ministre. Je n'entends nullement aborder successivement l'étude des différents arguments formulés par mon honorable collègue, dans sa harangue; seulement au cours de mes observations j'y reviendrai, au besoin.

Je suis tenu de prendre part au débat pour trois raisons principales, bien que j'aie si peu qualité pour m'acquitter convenablement de cette fonction. J'y suis tenu, d'abord, en justice pour le comté de Frontenac que j'ai l'honneur de représenter ici; puis envers le Canada même, dont les destinées sont entre les mains de ce Parlement, enfin envers Sa Gracieuse Majesté le roi Edouard VII, mon souverain et le suzerain du premier ministre. Cette question, à mon avis, est d'une trop haute importance pour qu'on l'envisage au seul point de vue des partis politiques ou de l'esprit de parti. C'est une question impériale et internationale dans sa portée et dans son objectif et toute tentative faite dans le but de solutionner ce problème, comme une question purement canadienne et d'affaires, doit plus ou moins aboutir à l'avortement. La question que nous sommes appelés à régler est grosse de responsabilités pour tous les députés, et elle intéresse au suprême degré l'avenir du Canada, de l'Angleterre et de l'empire britannique.

Je dois ici exprimer un regret que tous les députés partagent, j'en suis sûr: c'est qu'on ait estimé utile de donner à ce débat une orientation politique. Il est encore plus regrettable, à mon avis, qu'on ait jugé bon de ne pas tenir compte de l'esprit et de la pensée qui ont inspiré la résolution adoptée, d'une seule voix, par la Chambre, en mars dernier. Monsieur l'Orateur, j'ai le devoir d'élever la voix pour protester contre l'adoption de la mesure proposée à cette Chambre par le premier ministre; car, j'en ai la conviction, si cette mesure législative devient loi, non seulement elle retardera le développement de ce jeune pays, mais elle rivera aux mains du Canada les chaînes de l'esclavage, pendant nombre de générations.

Pour entrer dans le vif de la question, je dois observer que c'est à bon droit que le

député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) a affirmé, hier soir, que la première démarche tentée en ce sens fut réellement la résolution proposée en mars dernier par le député de Toronto-nord (M. Foster), résolution invitant seulment le Canada à porter sa légitime quote-part des responsabilités et des charges financières se rattachant à la protection de son littoral et de ses ports de mer. Dans cette circonstance, le premier ministre exprima sa surprise qu'un seul député osât prétendre que le Canada avait fait preuve de négligence à cet égard. Et quelles raisons le premier ministre a-t-il alléguées? Le Canada, s'est-il écrié, n'a aucun différend à vider avec qui que ce soit; le Canada occupe une position d'isolement et il n'a qu'un seul voisin, avec lequel il vit en paix, depuis près de cent ans. Voilà les raisons alléguées par le premier ministre, la session dernière. Je pose ici la question: si le Canada faisait alors et fait encore son devoir, relativement à la protection de ses côtes et de ses ports de mer.

Qu'est-il donc arrivé depuis, pour que le Gouvernement juge nécessaire de saisir la Chambre de cette mesure législative, entraînant une dépense de $40,000,000 à $50,000,000, au cours des quatre ou cinq années prochaines, et celles de millions innombrables à l'avenir, et cela sans mettre le peuple canadien en lieu d'exprimer son avis à cet égard? Le Canada a-t-il quelque différend à vider, en ce moment, différend réel ou appréhendé? La situation du Canada s'est-elle modifiée. Le Canada cherche-t-il à reculer les bornes de son territoire? Les relations du Canada avec les Etats-Unis sont-elles moins cordiales que d'habitude? En mars dernier, le député de Toronto-nord, en terminant son discours, a déclaré au premier ministre que si le Gouvernement jugeait bon de faire face aux besoins de la situation en offrant des Dreadnought ou de l'argent, l'opposition donnerait son appui à cette mesure. Dans cette circonstance, le député de Toronto-nord n'a nullement cherché, en formulant ce vœu, à créer un début d'ordre politique; au contraire, loin de chercher à se concilier la faveur publique et à créer ainsi de la popularité à son parti, il a évidemment obéi au désir de faire planer cette question au-dessus des luttes politiques et à l'étude à un point de vue large et digne d'hommes d'Etat.

Pourtant cela n'a pas semblé convaincre à l'époque le premier ministre, et il a présenté lui-même une résolution qui était très différente de la résolution qui a été adoptée finalement par la Chambre. Permettez-moi d'attirer votre attention sur un ou deux points de cette résolution présentée par le premier ministre. Prenez le second paragraphe: il se prononçait contre le versement d'une contribution déterminée. Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) l'a critiqué en disant:

M. EDWARDS.

....qu'on y fait savoir à la Grande-Bretagne et à l'univers ce que nous ne sommes pas prêts à faire alors que, à ce qu'il me semble, c'est ce que nous sommes prêts à faire qu'il convient de déclarer au monde entier.

Il ajoute plus loin:

Il me semble que cela jure quelque peu avec le dernier paragraphe de la résolution. Un temps viendra peut-être.....où, faute d'avoir convenablement préparé le pays, ce sera une contribution qui sera exigée de nous.

Or, monsieur l'Orateur, le paragraphe rédigé par le premier ministre a été modifié en introduisant les paroles suivantes "contribution fixe et régulière". Je soumets au jugement de la Chambre et à tout honorable député qui est disposé à examiner honnêtement cette question que le premier ministre en consentant à la modification de ce paragraphe, à implicitement consenti à l'adoption du principe de payer une contribution. Pourtant ses partisans dénoncent aujourd'hui le principe du paiement d'une contribution comme mettant en danger notre autonomie. Un autre paragraphe de la résolution présentée par le premier ministre faisait ressortir que le Canada avait soulagé le contribuable anglais en prenant à sa charge Halifax et Esquimault. Ce paragraphe fut aussi supprimé, sur la proposition du chef de l'opposition, comme étant de peu d'importance et sans dignité, en présence de la magnanimité montrée par le premier lord de l'amirauté, qui avait déclaré que si le Canada contribuait ou ne contribuait pas en quelque façon à aider la marine impériale, l'Angleterre considérerait comme étant de son devoir de dépenser son dernier dollar et d'envoyer jusqu'à son dernier homme pour défendre toutes les parties de l'empire, y compris le Canada. Comme je l'ai dit, cette partie de la résolution rédigée par le premier ministre fut supprimé à la demande du chef de l'opposition. Dans le paragraphe 4 de la résolution présentée par le premier ministre, le chef de l'opposition demandait l'introduction de quelques mots qui témoigneraient notre intention de donner promptement. Il fit remarquer à la Chambre qu'à la conférence impériale de 1892 il avait déclaré que le Canada avait l'intention de faire quelque chose au point de vue de la marine, à une époque rapprochée, et il attire l'attention sur le fait que sept années s'étaient écoulées sans que rien n'ait été proposé pour remplir cette promesse.

A la demande du chef de l'opposition le mot " rapide " a été introduit dans ce paragraphe après le mot "organisation." Le premier ministre admettait ainsi, je le prétends, d'une façon tacite un cas de nécessité, en disant qu'il était nécessaire de se hâter. La résolution telle qu'elle a été adoptée par la Chambre ne contient donc pas beaucoup d'idées communes avec la résolution proposée par le premier ministre.

en tant qu'il s'agit de principes vitaux. Mais cela n'a pas empêché le très honorable premier ministre de s'attribuer tout le mérite d'avoir présenté la résolution qui était plutôt la résolution du chef de l'opposition qu'elle n'était celle du chef du Gouvernement.

Je me propose d'examiner pendant quelques instants la résolution de mars dernier. Le premier paragraphe de cette résolution est ainsi conçu:

La Chambre se rend pleinement compte du devoir qui incombe à la nation canadienne, à mesure de l'accroissement de sa population et de ses richesses, d'assumer dans une plus large part les responsabilités de la défense nationale.

Ce paragraphe, monsieur l'Orateur, n'est pas sujet à controverse et je crois qu'il peut être accepté comme représentant l'opinion de la grande majorité de la population du Canada. Le second paragraphe de la résolution est le suivant:

La Chambre est d'avis que sous le régime des relations constitutionnelles actuelles entre la mère patrie et les colonies autonomes, le paiement de contributions fixes et régulières au trésor impérial pour des fins navales et militaires ne seraient pas, pour autant que cela concerne le Canada, la solution la plus satisfaisante du problème de la défense.

Or, la gauche de la Chambre est aussi opposée aux contributions fixes et régulières qu'elle l'était en mars dernier, pour la même raison, je présume, que les honorables députés de la droite l'étaient eux-mêmes. Nous considérons des contributions fixes et régulières comme participant davantage de la nature d'un tribut ou d'une taxe que d'un présent volontaire, et c'est le motif, je crois, qui a inspiré l'introduction de ces mots par le premier ministre et le chef de l'opposition. Mais, ce paragraphe n'est pas simplement négatif. Il établit deux choses: d'abord que la Chambre était opposée au principe des contributions fixes et régulières, et ensuite, d'une façon absolue, que la Chambre n'était pas prête en mars dernier à dire qu'elle ne contribuerait en aucun temps à aider la mère patrie. Je prétends que l'emploi de ces mots: "fixes et régulières" implique clairement que la Chambre était prête à accorder une contribution à la marine impériale en cas de nécessité.

Le troisième paragraphe est ainsi conçu:

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

Est-il question dans ce paragraphe d'une flotte canadienne construite dans des chantiers canadiens? Y est-il fait mention d'une école de marine? Je prétends avoir le même droit de dire que l'expression "service naval" signifie des vaisseaux-écoles à bord desquels on formera des marins canadiens qui iront plus tard prendre du service à bord des navires de guerre construits en Angleterre, que d'autres ont de prétendre que par "service naval" on ne doit entendre que la construction de vaisseaux canadiens dans des chantiers canadiens. Rien dans la résolution ne définit la nature de ce service naval, mais si la nature de ce service n'est pas expressément définie dans ce paragraphe, la résolution est très formelle sous d'autres rapports. Le paragraphe mentionne spécialement une "organisation rapide"; le bill remplit-il cette condition? de l'aveu même du premier ministre et du ministre de la Milice, l'organisation de ce service demandera au moins cinq ans.

Le paragraphe en question parle aussi de coopération; la coopération est-elle possible aux termes du projet de loi? Je soutiens que non. Le paragraphe mentionne également une relation intime avec la marine impériale; cette relation est-elle possible aux termes du bill déposé?

L'attitude du Gouvernement, monsieur l'Orateur, n'est ni plus ni moins qu'une violation flagrante des principes posés par la résolution de mars dernier. N'est-ce pas le comble de l'hypocrisie de demander l'organisation rapide d'un service naval et d'affirmer que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection du commerce et à la sécurité de l'empire, de même qu'à la paix universelle, et de permettre que le commerce de l'empire et la paix universelle ne dépendent que de la seule puissance navale de l'Angleterre, tandis que nous gaspillons des millions et perdons des années à construire une flotte qui ne servira aucunement à protéger le commerce non plus qu'à assurer la paix universelle?

Voici maintenant le quatrième paragraphe de la résolution sur lequel j'appelle l'attention:

La Chambre est fermement convaincue que, chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices requis pour donner aux autorités impériales la coopération la plus loyale et la plus cordiale à toute mesure propre à maintenir l'intégrité et l'honneur de l'empire.

Quels étaient l'objet et le sens de ce paragraphe, si ce n'était de faire savoir au monde entier que le Canada était prêt à se porter au secours de la mère patrie à l'heure du danger? Dans ce paragraphe, il n'est pas question du consentement du Parlement; le Gouverneur en conseil n'y est même pas mentionné; on n'y évoque pas le spectre d'une autonomie imaginaire ou de l'impôt sans représentation; on n'y relève pas d'é-

quivoque entre le mot "peut" et "doit". Si ce paragraphe devait être rédigé de nouveau de manière à s'accorder avec la politique actuelle du Gouvernement, il devrait être conçu en ces termes:

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le gouvernement canadien continuera à demander protection à la Grande-Bretagne et à travailler nuit et jour pour ouvrir un nouveau champ fertile de péculat aux politiciens, en construisant une flotte de fer-blanc inutile; pendant que les citoyens de l'Angleterre, de l'Irlande, de l'Ecosse, du pays de Galles et des autres possessions britanniques au delà des mers combattront pour maintenir la suprématie navale de l'empire, ce Gouvernement sera toujours disposé à donner aux autorités impériales des preuves tangibles de ses tendances séparatistes, à démembrer l'empire et en ternir l'honneur en convoquant le Parlement pour décider si son amiral d'emprunt conduira notre flotte de cuvettes en Angleterre pour la mettre sous la protection du Dreadnought de la Nouvelle-Zélande ou si nous la garderons ici pour faire la pêche de la morue sur les bancs de Terre-Neuve.

Monsieur l'Orateur, je considère la proposition de l'honorable ministre des Finances très raisonnable, et vu que j'ai un peu dépassé l'heure qu'il avait lui-même fixée, je propose le renvoi de la suite de la discussion.

(La motion est adoptée et la suite du débat renvoyée à une prochaine séance.)

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. SPROULE: Le débat se continuera-t-il demain?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

(La motion est adoptée et la séance levée à onze heures cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 23 février 1910.

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

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL. — SERIATION DES DEBLAIS.

M. GEOFFRION propose que le troisième rapport du comité spécial nommé pour s'enquérir des accusations Lumsden soit adopté.

M. H. LENNOX (Simcoe-sud): Dans ce rapport le comité demande permission d'employer un avocat pour l'aider dans l'enquête. Cette proposition est très importante et je me propose de dire quelques mots au sujet de l'adoption de ce rapport. Le comité a discuté lui-même cette question d'employer un avocat. Hier M. Smith de Montréal a comparu devant le comité comme avocat de la commission. L'enquête qu'il s'agit de faire est provoquée par certaines allégations contenues dans la lettre de démission de M. Lumsden. Dans cette lettre M. Lumsden disait que la sériation des déblais sur le Transcontinental n'avait pas été faite conformément à ses ordres, et qu'elle était si erronée qu'il était bien clair qu'on ne lui avait pas obéi, et que certains ingénieurs avaient entièrement ignoré ses instructions. Cette accusation attaque nécessairement la manière dont le chemin est construit. La commission nommée par le Gouvernement est tenue de veiller à ce que non seulement des ingénieurs compétents soient employés, mais encore des ingénieurs parfaitement honnêtes; et si à première vue il apparaît que les ingénieurs n'ont pas rempli avec satisfaction leurs devoirs, la commission doit être blâmée. La commission serait dans une situation bien déplorable, s'il arrivait qu'avec sa connivence les ingénieurs s'étaient concertés pour tromper le public, mais la situation serait encore plus malheureuse si la faute était due simplement à l'incompétence ou à la négligence de certains ingénieurs.

L'accusation de M. Lumsden est par le fait nécessairement une accusation contre la commission, et il est important pour celle-ci qu'elle se disculpe en montrant que rien n'a été mal fait. D'un autre côté il est dans l'intérêt du public que toute cette affaire soit soigneusement approfondie; et s'il y a eu quelque chose de mal fait, qu'on le sache, et que les coupables soient connus.

La commission est nommée par le Gouvernement et est responsable de ses ingénieurs tout comme le Gouvernement est responsable de la commission. De sorte que si le Gouvernement est responsable pour les actes des ingénieurs qui sont présentement accusés de faute dans la lettre de M. Lumsden, il se trouve qu'il n'y a qu'une seule partie qui a un avocat. On a suggéré, vu que M. Lumsden ne désire pas prendre lui-même un avocat, que l'affaire se terminait là; mais après avoir discuté la question, le comité est venu à la conviction qu'il était nécessaire d'avoir un avocat. Si je comprends bien l'intention du comité, cet avocat devra représenter le public et le public seulement. Conséquemment, avant que cette question aille plus loin, je voudrais savoir si l'on est réellement sincère en voulant nommer un avocat pour représenter le peuple, ou si c'est seulement un moyen détourné pour nommer un autre avocat qui fortifiera les membres de la commission, et de cette façon le Gouvernement. Voici qu'elle est la situation. Nous avons un comité de sept juges dont

quatre sont nommés par le Gouvernement, personnes sympathiques au Gouvernement seulement, et intéressées, en ce qui concerne les intérêts de parti, à arriver à la conclusion que toutes ces accusations ont été portées à la légère et qu'elles ne reposent sur rien.

La majorité du comité qui doit juger les amis du Gouvernement, et la commission qui est intimement liée avec le Gouvernement, emploient des avocats, aux frais du public naturellement, et choisis sans avoir consulté la minorité du comité. Cette minorité a en face d'elle un personnel bien organisé, au point de vue des intérêts de parti, dans les membres de la commission; il y a aussi les ingénieurs qui sont intéressés à ce que l'on ne découvre aucune faute chez eux, et en face de tout cela, nous n'avons que trois membres de l'opposition pour surveiller tout l'affaire dans l'intérêt du public et arriver à découvrir les faits exacts. Je considère donc que cette nomination d'avocat n'est qu'un leurre nouveau que l'on veut ajouter aux leurres précédents depuis qu'on s'occupe de cette question. Si l'on n'arrive pas à une entente claire et définie, ainsi qu'il a été fait dans des circonstances antérieures, d'après laquelle la minorité du comité, c'est-à-dire les députés conservateurs qui sont intéressés à découvrir les coupables, aient le droit de choisir l'avocat qui représentera les intérêts du public dans cette enquête, je ne veux pas cacher ma pensée, et en disant cela je ne suppose pas, comme j'aurais peut-être le droit de supposer, que la majorité du comité imposera à la minorité un avocat dans lequel elle n'aura pas confiance, mais je réclame comme un droit établi par des précédents, de même que par principe, que la minorité dans ce cas-ci représente nécessairement le public et les intérêts du public, et qu'on devrait lui laisser entièrement le choix de l'avocat. Bien que je devrais avoir confiance que la majorité du comité accordera à la minorité ce qui est manifestement son droit et de simple justice, cependant, comme j'ai un devoir public à remplir, je me croirais mal venu de courir aucun risque dans cette affaire parce que je sais qu'il y en a à courir.

Conséquemment, je veux poser la question bien clairement et je prendrai sur moi de demander que la responsabilité repose sur ceux qui doivent la prendre, sur le Gouvernement; je demanderai que le Gouvernement dise dès maintenant, afin que je ne sois pas obligé de pousser la question aux extrêmes, que le comité donnera la préférence au choix de la minorité, et afin que le Gouvernement puisse prendre une attitude définie à ce sujet, et sans m'appuyer sur des précédents établis dans cette Chambre, et qui ont été appliqués dans des comités, je proposerai de modifier la motion en y ajoutant les mots suivants:

Il est ordonné de plus que les membres de l'opposition faisant partie du dit comité auront le droit de choisir l'avocat qui sera nommé, et que cet avocat recevra l'ordre de protéger les intérêts du peuple du Canada dans la dite enquête.

M. CLARKE (Essex-sud): Comme membre du comité qui a été nommé pour faire une enquête au sujet des accusations en question, je suis très surpris de l'amendement que vient de proposer l'honorable député de Simcoe (M. Lennox). Le rapport qui a été soumis à cette Chambre a été adopté unanimement aujourd'hui par le comité. Mon honorable ami n'a pas fait savoir au comité qu'il proposait un amendement à ce rapport. Lorsque la motion a été faite, personne n'a fait d'opposition, et d'une voix unanime, le comité a adopté le rapport qui est présenté à la Chambre aujourd'hui et que le président du comité lui demande par sa motion de ratifier. La proposition de l'honorable député de Simcoe me semble être une accusation que le comité n'est pas capable de nommer un avocat méritant la confiance du public. C'est renverser l'ordre ordinaire des choses que de proposer qu'une minorité domine la majorité. Si la majorité de ce comité n'a pas droit à la confiance du public, à la confiance de cette Chambre, je dirai à mon honorable ami qu'il devrait faire une motion demandant de remplacer par d'autres les membres de la majorité de ce comité, au lieu de renverser l'ordre de choses établi, qui veut que ce soit la majorité qui gouverne.

M. BARKER: La motion soumise au comité à l'effet de nous faire autoriser par la Chambre à désigner un avocat occupant pour le public, a été déclarée pour le moment acceptable, et, en effet, elle l'était. C'est ainsi que nous l'avons compris. Il n'y avait pas lieu de soulever, de prime abord, une discussion quant au choix de l'avocat, ou quant à son mode de nomination par le comité; le comité devait, au préalable, obtenir de la Chambre l'autorisation de faire cette nomination. Je suis surpris d'entendre l'honorable député formuler pareille objection. Il paraît se figurer que la minorité ne courrait aucun risque en laissant faire cette nomination par l'ensemble du comité, pleinement confiante que la majorité se conformerait à son désir sous ce rapport. Quiconque a assisté aux séances du comité jusqu'ici, sait que l'honorable député qui a proposé cette motion (M. Lennox) ne fait que réclamer son droit, ne fait que faire preuve d'une prudence ordinaire; et si l'honorable député préopinant jugeait la proposition raisonnable, il avait simplement à dire ceci: Nous reconnaissons ce droit à la minorité, nous regrettons qu'elle n'en ait pas fait la demande plus tôt. L'honorable député n'a pas même laissé soupçonner quelle est son opinion

quant à la nomination par nous de cet avocat. Que s'est-il passé? Le comité s'est réuni, et a sommé la commission de comparaître devant lui, ainsi que M. Lumsden. La commission a comparu sur-le-champ par l'intermédiaire d'un avocat, d'un avocat très éminent de Montréal, dont les honoraires sont payés par le public, qui est le serviteur, l'avocat des commissaires; et si quelqu'un est accusé, d'inconduite ou d'autre chose, c'est bien la commission. Celle-ci, dans la personne de ses employés, des fonctionnaires désignés par elle, est accusée d'inconduite d'une nature si grave que le premier ministre s'est vu contraint de proposer en conséquence la nomination d'un comité. Or, qu'est-ce que cet avocat vient nous dire? Je représente le public, nous allons nous enquérir de ces graves accusations portées contre la commission, et moi, l'avocat même de celle-ci, je vais représenter le public au cours de l'enquête.

Conçoit-on rien de plus ridicule, de plus monstrueux au point de vue de l'intérêt public? Cet avocat a déclaré au comité que les instructions de la commission étaient de faire une enquête à fond, et qu'il ferait son devoir. Déjà nous avons entendu des avocats, retenus, apparemment, pour la défense de l'intérêt public, faire de pareilles déclarations, et nous savons quel a été le résultat; nous savons que l'enquête n'a pas été poussée à fond, qu'elle a été tronquée, et sans vouloir le moindrement mettre en doute la bonne réputation ou la probité de M. Smith, je dis qu'il est ridicule de songer à faire désigner par la majorité de ce comité, qui est à la nomination du Gouvernement, l'avocat chargé d'occuper pour le public dans une enquête de cette sorte impliquant la bonne réputation même du Gouvernement qui a nommé cette commission et de la commission qui a nommé les fonctionnaires accusés d'inconduite, lesquels comme résultat de l'enquête sont exposés à être destitués. C'est à des hommes d'expérience, des hommes pratiques, des hommes politiques, tant libéraux que conservateurs, que je m'adresse; et je leur demanderai s'ils croient sincèrement qu'un avocat nommé par ce comité de politiciens, quatre d'un parti et trois de l'autre, va s'enquérir à fond de circonstances susceptibles de porter atteinte à la bonne réputation du Gouvernement.

Je suis surpris que l'honorable député d'Essex-sud (M. A. H. Clarke) ait le courage de soutenir que la majorité du comité a le droit de faire pareille nomination. Il n'ignore pas que des questions semblables se présentent à tout instant devant les comités, et que chacun y vote suivant ses attaches de parti, absolument comme on le ferait dans cette enceinte. C'est ce qui est arrivé pour ce comité même: trois d'un côté et trois de l'autre, la voix prépondérante du président décidant du résultat. On sait d'avance quel sera le résultat de la mise aux voix d'une question, et il faut se résigner à accepter toutes les propositions qui sont faites, ou bien à voir la question décidée par un vote qui fait pencher la balance toujours du même côté. Quelle raison ces honorables députés ont-ils de rejeter notre demande? Est-ce une question d'étiquette ou de politesse? Jugent-ils que nous n'y avons pas mis suffisamment de formes en demandant qu'on nous laisse nommer l'avocat.

Nous demandons dans cette Chambre que nous, minorité intéressée à pousser cette enquête à fond et bien résolue à le faire, nous ayons la liberté de nommer l'avocat chargé d'instruire la cause, et qu'on ne nous impose pas un autre avocat, comme M. Smith, occupant pour la commission. Sans doute, un avocat nommé par la majorité pourra faire son devoir, mais nous aurions plus d'assurance si nous savions que l'avocat ainsi nommé travaille de cœur, aussi bien que de tête, à débrouiller la question. Nous voulons que toutes les circonstances soient mises au jour, quels que puissent être les résultats et quelles que soient les personnes qui en souffriront. Nous ne portons pas d'accusation. La nomination de ce comité a été proposée, non pas par la gauche, mais par le premier ministre. Certes, il n'avait pas dû former le dessein d'instituer un simulacre d'enquête, et de faire nommer par son parti non seulement la majorité des membres du comité, mais aussi les avocats. Par l'entremise de la commission, ils ont nommé M. Smith, conseiller du roi, et la majorité du comité va nommer M. Brown, ou quelque autre, et on nous dira ensuite: Mais vous avez consenti à la nomination d'un avocat, cet avocat a été nommé, l'enquête est faite consciencieusement et le public sera représenté. Je me serais attendu à ce que l'honorable député d'Essex-sud (M. A. H. Clarke) eût été le premier à dire: Il y aura des avocats de nommés et ils seront désignés par vous qui êtes les accusateurs dans la circonstance. Quelqu'un doute-t-il que la majorité de ce comité soit sur la défensive? Cette majorité n'est-elle pas désireuse de mettre tout en œuvre pour faire proclamer l'innocence de la commission et des ingénieurs? Les députés de l'un et de l'autre parti le savent bien.

Je ne veux pas détenir la Chambre davantage sur cette question. Je dis que la droite ne devrait pas rejeter notre raisonnable demande, qui est de laisser la nomination de l'avocat chargé de l'instruction de la cause à nous qui sommes effectivement les instigateurs de l'enquête, plutôt

qu'à la majorité qui appuie le ministère, qui est nommée par lui.

(L'amendement de M. Lennox est mis aux voix et rejeté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Arthurs,	Lennox,
Barker.	Lewis,
Beattie,	Macdonell,
Best,	McCall,
Blain,	McCarthy,
Borden (Halifax),	Meighen,
Boyce,	Middlebro,
Bradbury,	Monk,
Bristol,	Nantel,
Broder,	Owen,
Burrell,	Paquet,
Campbell,	Reid (Grenville),
Chisholm (Huron),	Rhodes,
Clare,	Roche,
Cowan,	Russell,
Crocket,	Schaffner,
Crothers,	Sexsmith,
Currie (Simcoe),	Sharpe (Lisgar),
Daniel,	Sharpe (Ontario),
Doherty,	Sproule,
Donnelly,	Stanfield,
Edwards,	Staples,
Elson,	Stewart,
Fraser,	Taylor (New-Westminster),
Gordon (Nipissing),	Thoburn,
Haggart (Lanark),	Thornton,
Haggart (Winnipeg),	Wallace,
Herron,	White (Renfrew),
Hughes,	Wilcox (Essex),
Jameson,	Wilson (Lennox-et-Addington),
Kidd,	Worthington,
Lake,	Wright.—66.
Lalor,	
Lancaster,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Allen,	MacNutt,
Aylesworth,	McAllister,
Beauparlant,	McCoig,
Béland,	McColl,
Borden (sir Frederick),	McIntyre,
Brown,	McKenzie,
Bureau,	Marcile (Bagot),
Carvell,	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Cash,	Martin (Régina),
Chew,	Martin (Wellington),
Chisholm (Inverness),	Mayrand,
Clark (Red Deer),	Meigs,
Clarke (Essex),	Michaud,
Congdon,	Miller,
Currie (Prince-Edouard),	Molloy,
Delisle,	Neely,
Demers,	Oliver,
Devlin,	Papineau,
Douglas,	Pardee,
Dubeau,	Pickup,
Ecrément,	Proulx,
Emmerson,	Prowse,
Fielding,	Pugsley,
Fisher,	Rankin,
Fortier,	Robb,
Fowke,	Ross (Rimouski),
Gauvreau,	Roy (Dorchester),
Geoffrion,	Roy (Montmagny),
Gervais,	Rutan,
Girard,	Savoie,
Gladu,	Schell,
Gordon (Kent),	Sealey,
Graham,	Séguin,
Guthrie,	Sinclair,
Harris,	Smith (Nanaïmo),
Hodgins,	Smith (Stormont),
Hunt,	Sperry,
King,	Stratton,
Kyte,	Talbot,
Lachance,	Templeman,
Lafortune,	Tobin,
Lanctôt (Laprairie-et-Napierville),	Todd,
Lanctôt (Richelieu),	Tolmie,
Lapointe,	Turcotte (Nicolet),
Lavergne,	Turcotte (comté de Québec),
Law,	Turgeon,
LeBlanc,	Turriff,
Lemieux,	Verville,
Lovell,	White (Victoria, Alta)
Macdonald,	Wilson (Laval).—100.

La motion principale est adoptée.

QUESTIONS.

EQUIPAGE DU DRAGUEUR "NORTHUMBERLAND".

M. STANFIELD demande:

1. Un congé a-t-il été accordé aux officiers ou à l'équipage du dragueur "Northumberland" en service à East-River, comté de Pictou (N.-E.), pour les mettre à même d'aller voter à l'élection qui a eu lieu dans le comté de Lunenburg, le 24 novembre 1909?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms et les emplois sur le dragueur des diverses personnes qui ont obtenu ce congé?

3. Quel jour chacun d'eux a-t-il quitté la drague, et quel jour est-il revenu?

4. La drague était-elle en activité comme d'habitude pendant l'absence de ces personnes?

5. En leur absence, les travaux ont-ils été aussi effectifs que lorsque ces personnes étaient à travailler à bord?

6. Lesdites personnes ou quelques-unes d'entre elles ont-elles eu un passage gratuit sur l'Intercolonial, ou autrement, depuis le lieu de leurs travaux jusqu'au comté où se tenait l'élection, ou pour une partie du parcours?

7. Lesdites personnes ont-elles reçu ou recevront-elles leurs gages ordinaires pour la durée de leur absence lors de ladite élection?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2 et 3. J. A. Ledingham, ingénieur, absent du 20 au 30 novembre; G. H. Hunter, graisseur, absent du 23 au 30 novembre.

4 et 5. Il n'y a pas eu suspension du travail de la drague.

6. L'administration n'a sur ce point aucun renseignement.

7. Les personnes sus-mentionnées ont été payées pour le mois de novembre.

M. RHODES demande:

1. Quels étaient le nom, le lieu de résidence, l'emploi sur le vaisseau et les gages de cha-

que membre de l'équipage, officiers et manœuvres de la drague "Northumberland", alors qu'elle était employée à East-River, comté de Pictou (N.-E.), en l'année 1909? Quand chacun d'eux s'est-il embarqué pour travailler sur ladite drague en 1909, et pendant combien de temps y a-t-il été employé en 1909?

2. Quelqu'un des officiers ou de l'équipage reçoit-il des gages actuellement? S'il en est ainsi, sont-ils sur la drague? Sinon, où sont-ils et quel est leur nom?

3. Quelle a été la dépense totale de la mise en service de cette drague durant les exercices 1908 et 1909, respectivement.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

Nom.	Occupation.	Gages.	Temps employés.
		$	
U. H. Lyons	Capitaine	100 00	Du 1er janvier au 31 décembre.
J. A. Ledingham	Premier mécanicien.	90 00	1er " 31 "
H. Allen	Second "	80 00	1er " 31 "
F. Rush	Machiniste	80 00	18 " 31 "
C. Harmon	"	40 00	26 septembre au 31 "
E. Nickerson	Second	65 00	22 avril au 31 décembre.
W. Abbott	Commis aux vivres	40 00	15 " 31 "
M. Rafuse	Cuisinier	30 00	22 " 31 "
H. Oaks	Chauffeur	35 00	1er janvier au 14 mai.
W. Oaks	"	35 00	22 avril au 31 décembre.
W. Hopkins	Matelot	30 00	30 " 15 mai.
"	Chauffeur	35 00	16 mai au 31 décembre.
G. Hunter	Graisseur	35 00	1er janvier au 31 décembre.
E. Mardin	"	35 00	25 avril au 31 décembre.
H. McKinnon	Maître d'équipage	35 00	22 " 31 "
A. Rafuse	Matelot	30 00	22 " 31 "
J. Montague	"	30 00	26 " 31 "
B. Abbott	"	30 00	25 " 31 "
H. Mills	"	30 00	17 mai au 31 "
G. Little	"	30 00	22 juin au 31 "
F. Wood	Garde de nuit.	30 00	22 avril au 31 "

L'administration ne garde point note du lieu d'habitation des personnes qu'elle emploie sur ses dragueurs. Ceux qu'il y a pour le moment à bord du "Northumberland", et dont les noms sont fournis en réponse à partie de cette question, se trouvent à Pictou, dans la Nouvelle-Ecosse.

2. a) Oui; b) oui; c) U. H. Lyons, J. A. Ledingham, H. Allen, F. Rush, C. Harmon, W. Abbott, W. Oaks et W. Hopkins.

3. En 1908, $25,299.18; en 1909, $30,405.92.

BOIS DE CHAUFFAGE DANS LE TOWNSHIP 50, RANG 27.

M. LAKE demande:

1. Le ministre de l'Intérieur a-t-il reçu une pétition des personnes habitant le township 50, rang 27, à l'ouest du 2e méridien, exposant la difficulté qu'ils éprouvent à se procurer du bois de chauffage sec, etc., et demandant la permission d'en prendre sur la coupe de bois n° 876? Dans l'affimative, quelle aide le ministre peut-il leur donner?

2. Des permis de coupe de bois sont-ils accordés à ces colons sur quelque terrain du Gouvernement? Dans l'affirmative, où et dans quelle mesure?

3. Le ministre sait-il que sur plusieurs sections comprises dans la coupe de bois n° 876, on rapporte que le bois n'est pas en quantité suffisante pour leur donner une valeur commerciale? Dans l'affirmative, prendra-t-il des mesures pour ouvrir ces sections à la colonisation? Dans la négative, donnera-t-il ordre de faire une enquête à ce sujet?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes):

1. Oui. La coupe 876 se trouve avoir été aliénée à des enchères publiques, et, par suite, l'administration ne peut point y accorder de licences de colons.

2. Les permis autorisant à couper du bois pour le chauffage sont délivrés par les agents du lieu, sans qu'il en soit fait rapport à l'administration; et celle-ci, en conséquence, ne peut dire, sans l'avoir demandé à cet agent, si de tels permis sont accordés à ces colons sur les terres fédérales non encore occupées.

3. C'est ce qui apparaît dans une communication adressée récemment au ministère. Il a été ordonné une visite de ces terres, et s'il s'en trouve qui ne contiennent pas de bois marchand en quantité suffisante pour qu'elles aient quelque valeur commerciale, elles seront distraites de la coupe de bois.

CONCESSION DE TERRE SUR LA SECTION 34, TOWNSHIP 12.

M. STAPLES demande:

1. Le ¼ nord-est de la section 34, township 12, rang 21, à l'ouest du 3e méridien, province de la Saskatchewan, est-il disponible

pour des fins de concession? Dans la négative, pourquoi pas?

2. La concession en a-t-elle été obtenue? Si oui, par qui et quand?

3. Est-ce qu'on y a rempli quelques-unes des conditions à titre gratuit? Dans l'affirmative, qu'est-ce qui a été fait sous ce rapport?

4. La concession peut-elle en être annulée, et ledit ¼ de section sera-t-il disponible pour des fins de colonisation?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes):

1. Non encore disponibles pour fins de concession. Une inscription a déjà été prise.

2. Oui, par Howard A. Moore, le 27 octobre 1908.

3. Selon une déclaration produite ici par l'occupant, celui-ci allègue avoir été sur les lieux durant partie du mois de juin, août et septembre 1909; avoir défriché en 1909 vingt-six acres; avoir taillé 300 poteaux de clôture prêts à être employés au printemps.

4. Des procédures en annulation ont été instituées le 23 novembre 1909, et l'occupant a été notifié d'avoir à fournir à notre agent, d'ici au 1er avril, des preuves de son intention d'habiter là définitivement et de parfaire ses obligations, faute de quoi l'agent annulera sommairement son inscription, et disposera des biens en conformité des règlements.

R. E. A. LEECH.

M. STAPLES demande:

1. R. E. A. Leech est-il employé par le Gouvernement? Dans l'affirmative, quel emploi remplit-il?

2. Quand a-t-il été employé en premier lieu par le Gouvernement et pour quel objet?

3. Pendant combien d'années a-t-il été à l'emploi du Gouvernement et qu'a-t-il fait chaque année?

4. Quel salaire a-t-il retiré chaque année?

5. Quel montant de dépenses a-t-il retiré chaque année?

6. Que fait-il actuellement?

7. Le Gouvernement sait-il qu'il passe, suivant la rumeur, tout son temps au siège de l'organisation libérale à Winnipeg?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Oui; il est inspecteur des agences de terres fédérales pour la Saskatchewan.

2. Le 1er janvier 1905, comme inspecteur des agences des terres fédérales.

3. Depuis le 1er janvier 1905 jusqu'à l'heure actuelle. Occupé à ses fonctions d'inspecteur des agences des terres fédérales, sauf qu'en 1908 il a été, une partie de l'année, employé à la distribution des graines de semence.

4. Appointements: 1904-1905, 6 mois $1,000; 1905-1906, $2,000; 1906-1907, 9 mois, $1,500; 1907-1908, $2,000; 1908-1909, $2,666.66; 1909-1910, 10 mois $2,500. Dépenses: 1904-1905, 6 mois, $840.60; 1905-1906, $3,676; 1906-1907, 9 mois, $2,736.02; 1907-19088, $3,403.59; 1908-1909, $2,766.53; 1909-1910, 10 mois, $3,350.

5. Fait l'inspection des agences des terres fédérales.

6. Non.

W. L. McQUARRIE.

M. BOYCE demande:

1. Quelles fonctions sont confiées à W. L. McQuarrie, dépendant du ministère de l'Intérieur, à Prince-Albert, et quel est son traitement?

2. Est-il tenu de consacrer tout son temps à l'exécution des devoirs de sa charge? Dans la négative, lui est-il permis d'accepter un autre emploi public exigeant une partie considérable de son temps?

3. En telle occurrence, le ministre est-il d'avis que le département n'a droit qu'à une partie du temps de M. McQuarrie?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes): W. L. McQuarrie est premier aide au bureau des terres fédérales à Prince-Albert, et ses appointements sont de $1,200 par année.

2. Oui, tout son temps, durant les heures de bureau.

3. L'administration exige de M. McQuarrie qu'il lui consacre tout son temps durant les heures de bureau.

LE FUSIL ROSS AU CONCOURS DE BISLEY.

M. WORTHINGTON demande:

1. A-t-on soumis quelque fusil Ross de la marque II** (double étoile), à l'examen de l'Association nationale de tir de la Grande-Bretagne, afin d'en connaître l'opinion à l'égard de la convenance du choix de cette arme dans le concours prochain de la réunion de Bisley? S'il en est ainsi, quel en a été le résultat?

2. Si l'on n'en a pas encore agi ainsi, se propose-t-on de le faire? Dans l'affirmative, quand?

3. S'est-on enquis afin de savoir si l'emploi du fusil Ross sera permis au prochain concours de Bisley? En ce cas, quelle réponse a été reçue?

4. L'Association nationale de tir a-t-elle récemment adopté quelque règlement relativement aux armes qui pourront être employées aux différents concours nationaux et autres se tenant à Bisley?

5. En telle occurrence, quelle est la nature de tel règlement et quand a-t-il été adopté?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Cette question est du seul ressort de l'Association de tir du Dominion et le conseil exécutif de cette société réglera sans doute cette question d'une manière satisfaisante.

QUAI A PORT-DUFFERIN.

M. CROSBY demande:

1. Quand le quai de l'Etat à Port-Dufferin (N.-E.) a-t-il été construit?
2. Quand le quai a-t-il été réparé en dernier lieu?
3. Le Gouvernement sait-il que le quai est en mauvais état et dangereux pour le trafic?
4. Quel est l'état actuel du quai?
5. Quel est le chiffre des recettes perçues pour ce quai, chaque année, depuis sa construction?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. En 1898-1899.
2. En 1904-1905.
3. Le département est informé que le quai en question a besoin de réfections.
4. L'ingénieur dirigeant a reçu instruction de faire rapport.
5. En

1899-1900	$ 211 50
1900-1901	295 14
1901-1902	36 00
1902-1903	54 07
1903-1904	50 37
1904-1905	33 76
1905-1906	35 50
1906-1907	19 86
1907-1908	28 38
1908-1909	16 96
1909-1910	Nil.
Total	$ 781 54

PRIMES A LA FABRICATION DU FER ET DE L'ACIER.

M. BOYCE: Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je désire savoir si le Gouvernement a l'intention de présenter, au cours de cette session, une mesure tendant au renouvellement des primes à la fabrication du fer et de l'acier.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Pour le moment, nous n'avons pas l'intention de le faire. C'est tout ce que je puis dire.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier tendant à la 2e lecture du projet de loi relatif à la marine militaire, ainsi que sur l'amendement proposé par M. R. L. Borden et le sous-amendement de M. Monk.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): Quand la Chambre leva sa séance, hier, j'examinais la résolution adoptée, d'une seule voix, par cette Chambre, en mars dernier. En étudiant soigneusement chaque article de cette résolution, on demeure convaincu que l'attitude prise aujourd'hui par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) se concilie parfaitement avec chacun de ces articles. L'amendement proposé par le chef de l'opposition demande l'organisation des forces à bref délai, la coopération avec la Grande-Bretagne, des relations plus étroites avec la marine britannique et une participation active.

Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier), à mon avis, a mis au rancart tous les principes consacrés dans cette résolution. Le projet de loi qui nous est soumis ne tend nullement à hâter l'organisation des forces navales; mais à l'ajourner; loin de viser à assurer la coopération, il tend plutôt à la rendre absolument impossible; il ne vise pas à la création d'une marine en relations intimes avec la marine britannique, mais il cherche plutôt à tenir notre flotte séparée de la flotte britannique; il n'assure pas la participation active, mais plutôt l'inaction réelle; il ne cherche pas à assurer la sécurité de notre commerce et de l'empire, mais il vise plutôt à favoriser le péculat et l'ingratitude et à engendrer un nouveau groupe de politiciens rapaces, qui, à la suite des vautours qui s'attachent aux pas du Gouvernement depuis 1896, s'engraisseront et s'enrichiront du butin volé au peuple canadien. Ce n'est nullement là une mesure législative digne de l'empire et du Canada; non, c'est un acte d'impudente hypocrisie qui tout en agitant le drapeau britannique aux yeux du peuple canadien, comme le talisman de la liberté, trame le démembrement de l'empire, sous les plis protecteurs de ce drapeau. Jamais encore, dans l'histoire de l'empire britannique homme d'état n'a fait aussi triste figure que le leader de cette Chambre (sir Wilfrid Laurier), par suite de son attitude faible et vacillante. Il n'est pas facile de suivre le premier ministre dans sa gymnastique politique sur une question quelconque, et à mon avis il a bien mérité le titre de champion du continent américain, pour la rapidité de ses évolutions politiques.

Examinons son attitude. Devant cette Chambre, en mars dernier, le premier ministre a donné des gages de sympathie et de loyale coopération. En novembre dernier, il a déclaré que pas un navire ne partirait sans le consentement du Parlement. En décembre dernier, il a quelque peu modifié cette attitude, en déclarant que nous pourrions aider à l'Angleterre, si elle se trouvait dans un besoin pressant. Au commencement de ce mois, il nous a dit que lorsque l'Angleterre est en guerre, le Canada l'est aussi. Et plus tard, au cours de ce même mois, il a de nouveau modifié cette attitude en interprétant sa pensée en ce sens-ci: lorsque l'Angleterre est en guerre, le Canada l'est également en tant que le Canada ferait partie intégrante de l'empire britannique et serait exposé à l'attaque quand l'Angleterre serait en guerre; mais il n'a pas voulu dire que le Canada soit nécessairement entraîné à prendre part à toutes les guerres de l'em-

pire. L'autre soir, je n'ai pu réprimer un sourire, en entendant le député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) chercher à concilier les affirmations contradictoires de son chef. Les évolutions et les contorsions qu'a dû faire l'honorable député, pour concilier la double attitude de son chef, feraient réellement envie au plus souple acrobate.

Sur cette grande question, l'avenir du Canada et de l'empire, nous voyons le premier ministre du Canada suspendu dans la région moyenne du ciel, comme l'esprit de Mahomet entre le ciel et l'enfer, se livrant aux tergiversations, et à l'instar du cerf-volant chinois, obéissant à toutes les impulsions et aux sentiments de l'auditoire auquel il adresse la parole; tantôt, il formule des observations destinées aux oreilles des Canadiens de langue anglaise et fournissant des en-têtes d'articles flamboyants aux journaux comme le "Globe" de Toronto; puis, le lendemain, il exprime des sentiments, au bénéfice de ces Canadiens français auxquels il a soigneusement appris à s'orienter vers ses aspirations les plus sublimes.

Monsieur l'Orateur, le premier ministre est devenu expert dans le maniement de la langue anglaise. Le peuple canadien s'est habitué de vieille date aux illogismes de langage du premier ministre; mais, sur cette importante question, le peuple canadien tiendrait à entendre le premier ministre exprimer sa pensée clairement, sans équivoque. Il y a quelques jours, parlant de la conquête du Canada par Wolfe en 1759, le premier ministre s'est servi de ce langage:

> Car l'histoire atteste que mes ancêtres ont combattu avec toute la vaillance de leur race, vaillance égale à celle de leurs adversaires; et s'ils ont été vaincus, c'est que l'Angleterre, à cette époque, était dirigée par un des hommes les plus habiles de cette génération, le premier William Pitt, tandis que la France subissait l'influence de la maîtresse du roi. Mes ancêtres furent vaincus, mais tout se résuma au simple passage de leur allégeance d'un souverain à un autre. Ils perdirent la bataille, mais ils ne perdirent ni leur indépendance, ni leur liberté, ni leurs droits, ni leurs privilèges, et aujourd'hui, parmi tous les peuples du globe sur lesquels le soleil, en parcourant sa carrière quotidienne, jette ses flots de lumière, il n'y en a pas qui jouisse de plus de liberté que mes compatriotes d'origine française. Et à ceux qui doutent, mon dernier mot est que la liberté mérite qu'on combatte et qu'on meure pour elle.

Monsieur l'Orateur, ces paroles sont marquées au coin de la vérité. Et cependant, mainte et mainte fois on nous a donné à entendre ici qu'il existe au sein de la province de Québec un sentiment d'hostilité irréductible envers l'empire, sentiment avec lequel il faut compter, chaque fois que la Chambre est saisie d'une importante question politique. Cette difficulté se dresse devant nous et il vaut mieux parler net à cet égard et ne pas mâcher ce qu'on a sur le cœur. Ces jours derniers, on a affirmé ici que celui qui cherche à critiquer un crédit inscrit au budget et affecté à un bureau de poste ou à un quai dans la province de Québec, il s'expose à être représenté au sein de cette province comme hostile au peuple canadien-français. On le sait, mainte et mainte fois, on nous a avertis de bien peser nos paroles, en traitant une question sur laquelle la population de Québec différait d'avis avec nous. Lors du débat sur le traité franco-canadien, on risquait presque sa position en formulant une critique hostile, si sincère fût-on en professant cette opinion, et cela de crainte de passer pour un fanatique anglo-saxon. Lors de l'exécution de Louis Riel, condamné à mort comme traître, on prétendit qu'on le pendait, parce qu'il était d'origine française. Quant à la question des écoles du Manitoba, un leader donna à entendre au public canadien que le Manitoba devait se soumettre à la volonté de Québec; tandis que l'autre chef profita de la situation pour escalader le pouvoir afin de se servir plus tard de sa puissance pour user de coercition à l'égard des nouvelles provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan; et subséquemment, comme la chose est devenue évidente aux yeux de tout le monde au pays, il a donné à entendre au Manitoba qu'il doit se contenter de demeurer une province minuscule, tant qu'elle ne consentira pas à fléchir le genou devant Québec.

Bien que nous reconnaissions qu'il existe au Canada des citoyens d'origine française, je tiens à rappeler aux députés de la droite, et cela en toute déférence, qu'il existe aussi des citoyens d'origine anglaise, irlandaise, écossaise et galloise et que, à l'avenir, on doit tenir compte des intérêts de la population de langue anglaise plus qu'on ne l'a fait par le passé. Je soutiens que le premier ministre et les autres délégués, aux diverses conférences impériales, ont représenté aux yeux du monde la population de langue anglaise de ce pays comme indifférente et insensible aux appels de la mère patrie. Voilà le seul enseignement qui se dégage de l'attitude prise par le premier ministre et les autres délégués, aux différentes conférences impériales.

On dirait que la plus vive préoccupation, la pensée la plus dominante du Gouvernement soit celle-ci: Qu'en dira ou qu'en pensera la province de Québec? Quant à Ontario et aux autres provinces, semblent-ils dire, on peut compter qu'elles s'en laisseront imposer, comme d'ordinaire, par quelques mots retentissants en faveur de l'impérialisme, mais en réalité absolument vides de sens. Je n'ai rien à dire contre les Canadiens français de ce pays. C'est

un peuple plein d'intelligence et d'énergie. Pour mon propre compte, je crois qu'ils font preuve d'une rare intelligence; car s'il est vrai, comme l'a dit hier le député d'Hochelaga, que le loyalisme et l'attachement au souverain ne font pas défaut chez les habitants de la province de Québec, cela parle hautement en faveur de leur intelligence; car ils ont su conserver leur loyalisme et leur fidélité au souverain, en dépit des enseignements des députés de la droite. Les navires de combat et les canons sont des instruments de guerre fort nécessaires; mais la puissance d'un pays ne repose pas uniquement sur ces armements. C'est surtout sur la valeur de ses soldats qu'un pays doit compter. On ne saurait mesurer la force militaire et navale du Canada par le calibre de ses bouches à feu ou par le nombre de ses croiseurs du type Bristol.

Mais si nous sommes sincères envers nous-mêmes et sincères envers la population du pays, nous devons prendre en considération, en étudiant cette question, non seulement les sentiments du Canada tout entier, mais ceux de chacune des parties du pays.

L'honorable député d'Hochelaga a mis au défi quiconque dans cette Chambre de dire qu'il existait un sentiment d'infidélité dans la province de Québec. Je n'aime pas me servir du mot infidélité, mais je crois que nous avons entendu des preuves suffisantes tomber des lèvres de plusieurs orateurs pour établir qu'il existe dans la province de Québec un sentiment antibritannique ou si vous le préférez antiimpérial. Je me propose de parler carrément de cette question et de faire reposer le blâme là où il doit se trouver, à propos de ce sentiment que je considère comme contraire aux intérêts du Canada. Y a-t-il quelqu'un ici qui niera mon affirmation que la séparation d'avec l'empire est prêchée dans la province de Québec? Y a-t-il un député dans cette Chambre qui niera mon affirmation que les deniers publics de la province de Québec ont été dépensés pour répandre de semblables doctrines dans cette province? Je défie quiconque dans cette Chambre, je défie quiconque dans la province de Québec de nier cette affirmation. Je déclare que la séparation d'avec l'empire a été prêchée dans la province de Québec, non seulement dans les assemblées publiques, mais encore par le moyen de livres subventionnés.

Une VOIX: Quel livre?

M. EDWARDS: Mon honorable collègue me demande quel livre. Je vais le lui dire. Il y a quelque temps, le " Telegram " de Winnipeg publia la déclaration suivante:

L'élément de la province de Québec qui est opposé à donner une aide à la Grande-Bretagne, est le même élément qui parle sérieusement de la désagrégation de la confédération.

Le livre de feu M. Tardivel, "Pour la Patrie" qui plaide en faveur de l'établissement d'une république française dans la partie nord-est du continent américain, est cette publication qui était destinée à inculquer dans les esprits de la génération nouvelle de Québec l'idée de la séparation d'avec la partie anglaise du Canada et elle forme encore l'objet de très nombreux commentaires dans l'Est comme dans l'Ouest. Cinq cents dollars ont été dépensés par le gouvernement de la province de Québec pour distribuer cet ouvrage en prix parmi les écoliers de la province de Québec.

M. E. ROY: Où est le mal?

M. EDWARDS: Il peut paraître à l'honorable député qu'il n'y a là aucun mal et c'est en quoi nous différons d'opinion, mais de la façon dont je l'envisage il est absolument mauvais, non seulement pour quiconque dans cette Chambre, mais pour toute personne dans le pays, de prêcher la séparation du Canada d'avec l'empire. Suivant moi le mal est encore aggravé quand la législature de la province de Québec vote comme elle l'a fait $300 des deniers publics en vue d'acheter ces livres pour répandre cette trahison dans toute la province de Québec. L'honorable député peut ne voir aucun mal à cela, mais j'en vois.

M. E. ROY: J'ai demandé quel mal cela faisait, car j'ai lu ce livre. Le véritable sens de cette publication n'est pas celui qui a été donné par le " Telegram ".

M. EDWARDS: L'honorable député osera-t-il se lever et déclarer de sa place dans cette Chambre que ce livre n'a pas en vue l'établissement d'une république française dans la province de Québec?

M. E. ROY: Ce n'est pas cela du tout. L'imagination de l'honorable député a travaillé.

M. EDWARDS: J'affirme que $300 des deniers de la province de Québec ont été votés dans le but indiqué, et la preuve de mon affirmation sera trouvé dans le journal de la législature de Québec du 3 décembre 1896. Et ce n'est pas le seul exemple. L'idée de M. Tardivel a été développée par le révérend père Hamon qui préconise la création d'une fédération des sociétés franco-canadiennes du Canada et des Etats-Unis. L'ouvrage du père Hamon a reçu l'approbation de l'archevêque Taschereau. Dans le chapitre 18 de ce volume, vous trouvez les paroles suivantes:

Voyons ce qui se passera quand la race canadienne-française aura complètement occupé l'espace relativement restreint qui se trouve entre la rive nord du Saint-Laurent et la frontière américaine, cette région que nous appelons les cantons de l'Est. Il ne faudra probablement pas plus d'une autre génération pour accomplir cette œuvre. Alors la grande invasion (de la république) commencera. Quand les Canadiens français arriveront en masse à

la frontière américaine, ils trouveront plus d'un demi-million de leurs compatriotes qui les attendront, avec des paroisses canadiennes organisées absolument comme dans Québec et ils seront décidés, tout en remplissant loyalement leurs devoirs de citoyens à rester toujours français. Les Canadiens français des Etats-Unis seront bientôt trop nombreux et trop influents pour qu'aucun parti politique, quels que soient ses désirs, ose combattre leurs privilèges. L'union américaine est trop vaste pour être bien administrée. Il est dans le domaine des choses possibles qu'il se produise une séparation quand les provinces de Québec, et du Nouveau-Brunswick, les Etats de Maine, de New-Hampshire, de Rhode-Island, et peut-être l'est de la province d'Ontario, formeront une république distincte, française et catholique romaine, la province de Québec donnant l'esprit et la direction à la jeune république. Il pourrait arriver ainsi, suivant les vues de la Providence, que l'on puisse reconquérir, en se conformant aux lois naturelles de l'accroissement, par la fidélité religieuse et l'amour du pays, ce qu'en septembre 1759, l'épée a arraché aux Canadiens français, sur les hauteurs d'Abraham.

Je n'ai pas un mot à dire contre les aspirations du père Hamon qui veut propager sa religion autant qu'il le peut. C'est une aspiration légitime. Mais je m'oppose à la prédication d'une telle doctrine dans une partie quelconque du Canada; je m'oppose à la prédication d'une doctrine qui tend à la désagrégation du pays et à la séparation d'avec l'empire britannique.

M. BELAND: Mon honorable ami veut-il me permettre une question? Voudrait-il me dire en quelle année le livre dont il parle a été publié par le gouvernement de Québec?

M. EDWARDS: J'ai déjà dit que c'était en 1896.

M. BELAND: Je dois dire qu'en 1896, le parti conservateur était au pouvoir dans la province de Québec; le parti qui est aujourd'hui dirigé dans la province de Québec par l'honorable député de Jacques-Cartier.

M. EDWARDS: C'est précisément ce à quoi je m'attendais, monsieur l'Orateur. Je déclare que je ne m'occupe pas si cela a été fait dans la province de Québec par le parti conservateur ou par le parti libéral, je critique cette doctrine comme étant anti-canadienne.

M. BELAND: Mon honorable ami ne la trouvera pas défendue dans les rangs du parti libéral.

M. EDWARDS: Je savais aussi bien que l'honorable député quel parti était au pouvoir dans la province de Québec quand ce ce livre a été publié. Cela paraît intéresser tellement les honorables membres de la droite que je leur en dirai un peu plus long. Voyons ce que leurs grands hommes politiques et hommes d'Etat ont fait; voyons la position prise dans cette province par l'honorable M. Mercier.

Je rappellerai à l'honorable député (M. Béland) que M. Mercier fut une des lumières du parti libéral. Il fut premier ministre de Québec de 1887 à 1891, et il fut partisan de rompre le lien avec l'Angleterre et de déclarer Québec une grande nation canadienne-française, dans laquelle reviendraient les Canadiens français qui avaient émigré aux Etats-Unis. Permettez-moi de vous faire une ou deux citations de son grand discours du parc Sohmer. M. Mercier s'exprima ainsi dans cette occasion:

Ainsi, tous comptes tirés, nous ne devons rien à l'Angleterre. J'admets qu'elle nous a fait du bien; mais je crois qu'elle nous a fait plus de mal que de bien. Ainsi, tous comptes tirés nous ne devons rien à l'Angleterre et nous pourrons au besoin nous séparer d'elle quand la majorité, régulièrement consultée le voudra, sans remords de conscience, sans déchirement de cœur et même sans verser de larmes. Je conseille à mes compatriotes de réclamer l'indépendance pour quatre raisons principales: Par nécessité, par patriotisme, pour les avantages naturels de l'indépendance, parce que nous sommes capables d'exister comme peuple indépendant. Debout, comme un homme libre sur la terre libre du Canada, je défends la cause sacrée de mes compatriotes, quelles que soient leur race ou leurs croyances religieuses, et je demande pour tous, hommes, femmes et enfants, l'émancipation coloniale et la liberté. Vous avez la dépendance coloniale; je vous offre l'indépendance. Vous avez la gêne et la misère, je vous offre la fortune et la prospérité; vous n'êtes qu'une colonie ignorée du monde entier, je vous offre de devenir un grand peuple respecté et reconnu parmi les nations libres.

Hommes, femmes et enfants, à vous de choisir; vous pouvez rester esclaves dans l'état de colonie ou devenir indépendants et libres au milieu des autres peuples qui, de leurs voix toutes puissantes, vous convient au banquet des nations.

M. PAQUET: M. Mercier n'était pas premier ministre de Québec cette année-là.

M. EDWARDS: Je n'ai pas dit qu'il l'était.

M. PAQUET: Il a été renversé par sa province pour avoir tenu ce langage.

M. EDWARDS: J'ai dit que M. Mercier était un Canadien très remarquable.

M. PAQUET: Pas à ce moment.

M. EDWARDS: Oh! certainement il était remarquable même à cette époque. Je dis qu'il était assez remarquable pour avoir occupé dans la suite la position de premier ministre de la province de Québec dont il fut renversé par ses compatriotes en 1892. Plus tard, en parlant à une assemblée des Canadiens français de la Nouvelle-Angleterre, à Fall-River, il s'exprima ainsi:

Vous qui avez été chassés de la province de Québec par la constitution et la politique rétrograde de ce pays, tel qu'il est gouverné par les Anglais; vous vous êtes montrés plus que capables de vous maintenir dans un autre pays

qui est une république libre. Je vous prie d'être toujours prêts "à aider vos compatriotes du Canada qui combattent pour la liberté; et la seule chose qui leur manque pour les affranchir de leur servitude actuelle, c'est l'indépendance."

On a prétendu que M. Mercier n'était pas alors un homme très remarquable. Eh bien! monsieur l'Orateur, c'est le même personnage dont le très honorable premier ministre du Canada a dit:

M. Mercier est le plus grand Canadien depuis Papineau. J'ai foi en M. Mercier et je suis ici pour le faire triompher.

Et c'est le même personnage, l'honorable M. Mercier, à la mémoire duquel la législature de Québec a voté $10,000 pour élever une statue.

M. BELAND: Mon honorable ami veut-il me permettre d'ajouter ceci à sa déclaration: M. Mercier est le même personnage qui a obtenu de la législature de la province de Québec. . .

Quelques VOIX: A la question!

Plusieurs DEPUTES: Parlez! parlez!

M. l'ORATEUR: L'honorable député de Frontenac a la parole et personne ne peut l'interrompre sans sa permission.

M. BELAND: Je la lui ai demandée.

M. EDWARDS: L'honorable député désire-t-il poser une question?

M. BELAND: Oui. Mon honorable ami sait-il que c'est ce même M. Mercier qui a fait voter par la législature de Québec une somme de $10,000, pour venir en aide à l'université de Toronto, une institution anglaise qui venait d'être ravagée par un incendie?

M. EDWARDS: J'ignorais ce détail et je remercie cordialement mon honorable ami de son renseignement. Mais tout intéressant qu'il soit, je ne vois pas quel rapport il a avec ce que je viens de dire. Je maintiens, monsieur l'Orateur, que voter de l'argent pour ériger une statue à la mémoire de M. Mercier, c'est se déclarer solidaire de la cause pour laquelle il combattait, et même s'il avait demandé à la législature de voter un million de dollars pour l'université de Toronto ou de toute autre institution, cela ne changerait rien à la question. L'érection de ce monument n'est ni plus ni moins qu'un hommage public rendu à la mémoire d'un homme qui a prêché la révolte et jeté la semence de la trahison.

Pour ma part, je condamne de pareils actes et je prétends qu'il ne serait pas plus déplacé, de la part de cette Chambre, d'ériger un monument à la mémoire de Louis Riel, en face de ce palais législatif, que de la part de la législature de la province de Québec d'en ériger un à la mémoire de Mercier, qui s'est fait le champion de sa cause.

M. E. ROY: Vous ne savez pas ce que vous dites.

M. EDWARDS: Je répète à mes honorables amis de la province de Québec qu'il serait aussi logique de leur part d'ériger une statue à Louis Riel, car s'il a fomenté deux révoltes, il a au moins eu le courage de s'exposer personnellement aux dangers qu'il faisait courir aux autres.

Maintenant, monsieur l'Orateur, l'honorable premier ministre, à cette époque, a-t-il employé sa grande influence à lutter contre ce courant? Tout dernièrement, à Toronto, il disait que s'il avait obtenu quelque succès dans sa carrière, il l'attribuait à l'attitude qu'il a toujours prise en conseillant à ses compatriotes de la province de Québec de faire le sacrifice de leurs préjugés et de leurs préférences sur l'autel de la patrie.

Voyons un peu ce qu'il y a de fondé dans cette prétention. Le 22 novembre 1885, il y avait sur le champ de Mars, à Montréal, une assemblée monstre, pour protester contre l'exécution de Louis Riel. Du haut de l'estrade, on donna lecture d'un télégramme de New-York, signé par les ennemis déclarés et irréconciliables de l'Angleterre, et dont voici la teneure:

Nous vous adressons nos plus chaleureuses sympathies et vous assurons de notre sincère appui dans votre lutte contre la brutalité orangiste et la tyrannie anglaise.

(Signé): J. B. MURPHY,
A. E. FORD.

L'honorable premier ministre du Canada qui était présent, a-t-il protesté? S'est-il levé pour demander à ses compatriotes de faire le sacrifice de leurs préjugés et de leurs préférences sur l'autel de la patrie? Non, monsieur l'Orateur; à peine les acclamations qui avaient accueilli la lecture de ce télégramme s'étaient-elles apaisées qu'il se levait et disait: "Si j'avais été sur les rives de la Saskatchewan, quand la révolte a éclaté, j'aurais pris les armes contre le Gouvernement". Cette profession de foi est-elle un cas isolé, dans la carrière de notre premier ministre? Pas du tout. Un an plus tard, alors qu'il avait eu tout le temps nécessaire pour réfléchir et peser ses paroles, il était dans le comté de Chambly et faisait la même déclaration, en ajoutant:

Nous sommes ici sur le terrain classique de la liberté canadienne. Dans les cimetières de ce comté reposent les os de ceux qui n'ont pas eu peur d'affronter les balles anglaises.

Je n'accorde aucune créance aux paroles du premier ministre, quand il dit à ses auditeurs de Toronto, et à tout le pays, qu'il a toujours conseillé à ses compatriotes de faire le sacrifice de leurs préjugés et de leurs préférences sur l'autel de la patrie. Toute sa carrière nous a fait voir que sa

conduite a été tout autre. Quatre ou cinq ans plus tard, que faisait-il? Il prêchait aux Canadiens une doctrine que l'honorable Edward Blake déclarait être ni plus ni moins que l'annexion du Canada aux Etats-Unis. A cette époque, il paraissait se soucier fort peu de la question de l'autonomie. En 1892, il disait:

Je me fais, auprès de mes compatriotes, le champion de la cause de l'indépendance. (" Débats " de 1892, page 1170.)

Et encore:

A maintes reprises j'ai dit et répété que le but auquel je tends, c'est l'indépendance du Canada. ("Débats" de 1892, page 1173.)

Vers la même époque, à Boston, il déclarait que c'était une grave erreur de supposer que l'allégeance du Canada à l'Angleterre pouvait servir de base aux relations commerciales; que la situation actuelle du Canada vis-à-vis l'Angleterre ne pouvait pas durer; que la séparation devait infailliblement se produire, que l'attitude du Canada et de l'Angleterre durant la guerre de sécession avait été une insulte à la civilisation.

Remarquez bien, monsieur l'Orateur, que celui qui parlait ainsi savait que des centaines de Canadiens avaient pris les armes pour la cause des états du Nord et que le gouvernement américain avait officiellement remercié le gouvernement canadien de son attitude réservée et de sa neutralité durant cette guerre. Quant à l'attitude de l'Angleterre, dans cette circonstance historique, on peut s'en faire une idée, par les lignes suivantes que M. W. E. Gladstone écrivait à un ami des Etats-Unis:

Je puis affirmer qu'en aucun temps le gouvernement anglais n'a songé à reconnaître les états du Sud comme belligérants, lors de votre grande guerre civile, si ce n'est lorsqu'il a pris connaissance de la proposition de l'empereur Napoléon III, et qu'il l'a repoussée sans commentaire, sans hésitation et sans retard.

Toute la carrière de l'honorable premier ministre est marquée par des professions de foi de nature à affaiblir chez les Canadiens les sentiments de respect et de loyalisme envers la mère patrie.

M. PAQUET: L'honorable député me permet-il de lui poser une question? Suppose-t-il qu'à l'heure présente tous les Canadiens français ne sont pas fidèles sujets de la couronne anglaise?

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, il y a à peine quelques instants, j'ai déclaré expressément . . .

M. PAQUET: Veuillez répondre.

M. EDWARDS: Laissez-moi parler. J'ai déclaré expressément que j'acceptais la parole de l'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet) quand il affirmait, hier soir, que la population de la province de Québec était fidèle à l'Angleterre. Je n'ai pas accusé la masse de la population de cette province de manquer de loyalisme, et rien dans ce que j'ai dit ne peut comporter une telle accusation. Bien au contraire, j'ai dit que cette population avait fait preuve d'une intelligence plus qu'ordinaire en refusant de suivre les chefs qui, par ambition politique, lui conseillaient de se détacher de l'Angleterre, et je ne permettrai pas à l'honorable député ni à qui que ce soit dans cette Chambre de fausser le sens de mes paroles.

Je répète, monsieur l'Orateur, que le chef actuel du Gouvernement a faussé l'histoire et qu'en plus d'une occasion, il a représenté sous un faux jour le rôle de la diplomatie anglaise. Je n'entrerai pas dans les détails, sur ce dernier point, mais j'espère qu'un jour viendra ou l'on rendra justice aux hommes d'Etat anglais et l'on cessera de leur reprocher leur conduite à l'égard des affaires canadiennes.

Je dirai de plus qu'il sied mal à un représentant de la province de Québec d'attaquer la diplomatie anglaise, car la population de cette province, plus que toute autre, devrait se montrer reconnaissante envers cette diplomatie. L'honorable premier ministre a mauvaise grâce à se montrer ingrat envers l'Angleterre, car si sa propre diplomatie et celle de ses amis avait prévalu en 1891, il n'y aurait plus de Canada aujourd'hui—nous ferions partie des Etats-Unis.

Quand la guerre a éclaté dans le Sud-Africain, l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont répondu sur le champ, le Canada s'est fait tirer l'oreille.

L'autre jour, la Chambre a été invitée à voter $50,000 pour les victimes de l'inondation à Paris; or, si quelqu'un s'était opposé à ce projet en disant: "Je ne crois pas qu'il y ait de misère en France; je crois que toute cette affaire est montée par des trafiquants de désastres; je suis d'avis qu'il vaudrait mieux attendre quelque peu et, si après une enquête minutieuse, il est constaté que la misère existe réellement, nous enverrons, non de l'argent, mais du blé canadien, converti en farine dans les moulins canadiens, par des ouvriers canadiens", ce député se serait rendu ridicule, et le Canadien français qui aurait approuvé une semblable attitude aurait mérité d'être flétri par son manque d'affection et de sympathie pour ses frères de France.

Telle est cependant la position que l'honorable premier ministre prend dans cette Chambre et que ses délégués ont prise à la conférence impériale; c'est la position dans laquelle ils mettent les Canadiens, en les faisant passer, aux yeux de l'univers, pour indifférents et mesquins envers leurs frères d'Angleterre.

J'ai de bonnes raisons pour ne pas croire aux professions de foi du premier ministre, mais pour rendre ma démonstration plus générale, j'appellerai l'attention de la Chambre et plus particulièrement de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) sur la nature des brochures et imprimés que son parti faisait distribuer dans la province de Québec pendant la campagne électorale de 1896. Dans ces brochures, on critique les dépenses faites par le gouvernement conservateur pour mieux équiper nos volontaires, malgré que sous le régime conservateur la milice coûtât sept fois moins que sous le régime actuel. Voici, par exemple, ce qu'on lisait:

Pourquoi tous ces armements, si nous ne devons pas avoir la guerre? Et pourquoi irions-nous nous battre pour l'Angleterre?

Ce sont encore les mêmes questions que certains députés de la droite posent aujourd'hui.

Pourquoi tous ces armements, si nous ne devons pas avoir la guerre? Et pourquoi irions-nous nous battre pour l'Angleterre?

Les électeurs se rappelleront que ces chefs, grands et petits, qui font toujours preuve de tant d'empressement pour démontrer qu'ils sont plus patriotes que n'importe quel autre citoyen, plus fidèles, étant toujours prêts plus que tous autres à nous faire assumer les responsabilités d'une guerre dont des étrangers bénéficieraient, ne sont pas toujours ceux qui paient les impôts, qui assument le fardeau de ces entreprises.

Ces fusils, ces canons devront servir aux électeurs. On estime que ces derniers sont bons tout au plus à être enchaînés au canon. Tupper, Angers et Taillon, dans les fonctions ministérielles qu'ils remplissent ne seront pas entourés de mourants, mais ils vivront dans la paix, gais et contents, une coupe de champagne à la main. Encore une fois, pourquoi tous ces fusils, ces mousquets, si le bon Tupper et compagnie ne méditent pas un coup de leur façon?

Ils enverraient nos enfants en Afrique, en Asie d'où ils ne reviendraient jamais.

En votant en faveur du candidat bleu, vous approuverez tous ces préparatifs de guerre...

Votez pour Laurier et pour ses candidats si vous voulez assurer la paix à notre pays, et ne pas vous exposer vous-mêmes à être expédiés, un bon matin, en des pays étrangers, laissant en arrière de vous vos femmes, vos enfants, tout ce qui vous est cher, enfin.

En se levant ici pour accuser l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) ou les députés d'autres divisions électorales du pays de soulever les préjugés nationaux, l'honorable député de Pictou fait preuve d'une aigreur irraisonnée et d'une audace qu'on ne peut comparer par tout le continent américain, qu'aux montagnes Rocheuses ou qu'aux prairies immenses, car cette audace est aussi colossale que le sont les montagnes Rocheuses, aussi illimitées que le sont nos prairies de l'Ouest. Veut-on d'autres preuves? Qu'on me permette d'en mentionner une ou deux. L'honorable A. G. Jones, qui fut ministre de la Milice dans l'administration Mackenzie, au cours d'une harangue qu'il prononçait à Halifax, s'écriait: "Si le drapeau britannique était, tout à coup, descendu du mât, j'enlèverais mon chapeau pour applaudir."

L'hon. M. FIELDING: J'assistais à cette assemblée et je sais parfaitement que M. Jones n'a jamais prononcé cette parole-là.

M. EDWARDS: L'honorable ministre voudra-t-il me dire quels sont les termes dont s'est servi M. Jones?

L'hon. M. FIELDING: Non, parce que cela n'est pas nécessaire. M. A. G. Jones était fils et petit-fils de loyalistes de l'empire-uni, et jamais, au cours de son existence publique, il n'a exprimé de sentiment contraire à la fidélité qu'il devait à la couronne britiannique.

M. EDWARDS: J'espère que la déclaration de l'honorable ministre est exacte. Ce n'est pas la première fois qu'on porte cette accusation et, si je ne me trompe, on ne l'a jamais mise en doute.

L'hon. M. FIELDING: Evidemment, car elle a toujours été niée.

M. EDWARDS: Prenons le cas de M. Ellis. M. Ellis fut candidat libéral au Nouveau-Brunswick en 1896. En 1884, il disait:

Jamais plus grand malheur ne saurait arriver au Canada que sa réunion à l'empire britannique.

Le Gouvernement a nommé depuis M. Ellis sénateur, et l'on reconnaît généralement qu'il est un partisan très docile, en vérité. Il aurait, probablement, modifié ses opinions depuis ce temps-là. Autre preuve, celle-ci fournie par l'honorable Louis Davies. Parlant du chemin de fer canadien du Pacifique, il disait:

Il s'agit d'une convention à laquelle nous ne pouvons échapper, au point de vue politique ou commercial, que par un seul moyen, l'annexion aux Etats-Unis.

Sir Louis Davies a fait partie du cabinet fédéral formé en 1896. Je pourrais encore citer l'attitude de l'honorable sénateur Choquette qui représenta le comté de Montmagny et qui fut l'un des whips grits du Parlement en 1896. Dans le "Witness", de Montréal, numéro du 28 juillet 1897, M. le sénateur Choquette aurait dit, s'il faut en croire ce journal: "Je voterais en faveur de l'annexion, dès demain, si ce projet était soumis à la Chambre."

Nos adversaires font montre de croire qu'il n'y a aucune raison d'appréhender un danger de la part de l'Allemagne. Ils demandent quel motif peut avoir l'Allemagne de déclarer la guerre à l'Angleterre. Eh! bien, c'est toujours l'ancienne histoire de

l'ambition et de la domination d'une puissance à l'égard d'une autre.

M. W. MARTIN: L'honorable député me permettra-t-il une question? Il nous a beaucoup parlé d'un pamphlet qu'on a fait circuler dans la province de Québec; je voudrais connaître ce qu'il pense d'un pamphlet répandu par toutes les provinces de l'Ontario et de l'Ouest, pamphlet intitulé "Duty of the hour." J'estime que jamais pire brochure n'a été mise en circulation.

M. EDWARDS: Je n'ai jamais eu l'occasion de lire ce pamphlet; je ne puis donc en parler avec la moindre connaissance de cause; mais vu qu'il a été mis en circulation par le parti libéral qui avait payé le coût de sa préparation, ce parti peut en avoir encore quelques exemplaires en mains; je demanderais donc à mon honorable ami d'avoir l'obligeance de m'envoyer l'un de ces pamphlets. L'Allemagne ne manque pas d'ambition. Elle est animée de cet esprit qui faisait agir Babylone, la Perse, la Grèce, Rome et Carthage dans le passé, et qui, plus récemment, animait l'Espagne, la France, la Russie et le Japon dans leurs entreprises audacieuses et périlleuses. La population de l'Allemagne augmente d'environ un million d'habitants par année; elle a donc besoin de colonies pour ce rapide surcroît du chiffre de sa population. Son armée est la plus considérable, la mieux équipée et la plus disciplinée du monde entier. Il n'y a qu'une seule chose qui retienne encore l'Allemagne et sa domination sur toute l'Europe, c'est la marine britannique. Une seule chose peut empêcher l'Allemagne de devenir l'empire le plus considérable du monde entier, et c'est la marine britannique. On trouvera dans cette considération un motif suffisant de l'ambition de cet empire qui demande d'autres colonies encore, et si l'on recherche des raisons, je demanderai quel motif avait l'Allemagne en 1864 d'attaquer le Danemark.

Quelle raison pouvait-elle invoquer pour s'acharner contre l'Autriche en 1866 et contre la France en 1870? De cette dernière, elle s'est emparée de l'Alsace et de la Lorraine, tout en exigeant une indemnité de $1,000,000,000. Pourtant, en 1868, et même au mois de novembre 1869, Napoléon III assurait au général Lebrun que les relations entre la France et la Prusse étaient aussi bonnes qu'on pouvait le désirer. Le 30 juin 1870, Emile Oliver osait déclarer que jamais la paix n'avait été assurée d'une façon plus cordiale. Pourtant, deux semaines plus tard, l'Allemagne et la France étaient en guerre.

J'estime que nous avons d'amples preuves du péril qui nous menace. Je n'ai pas l'intention de citer nombre d'avis. Cette tâche a été très habilement remplie par ceux qui m'ont précédé, mais je tiens a lire une ou deux opinions très courtes. Tout dernièrement encore lord Charles Beresford disait:

Nous sommes arrivés au moment critique de notre histoire où, si nous n'agissons immédiatement, il serait bientôt trop tard.

Sir Edward Grey disait:

Quand l'Allemagne aura exécuté tout son programme, elle possédera une flotte de trente-trois Dreadnought. Cette flotte sera la plus puissante de toutes celles que le monde a jamais vues... Cela nous démontre la nécessité de reconstruire toute notre flotte. Voilà la situation... Si nous tombons à un degré d'infériorité, nous cesserons de compter pour quelque chose parmi les nations européennes, et nous serions même fortunés si nous ne perdions point notre liberté, si notre pays ne devenait pas l'apanage, au point de vue de la conscription d'une puissance forte. C'est là une façon brutale d'établir la question, mais c'est la vérité.

Le premier ministre (M. Asquith) se faisait l'écho de ces sentiments, quand il décrivait la situation comme "étant des plus graves" non seulement parce que nous ne la prévoyions pas, mais encore parce qu'elle était inattendue . . .

C'était l'inverse d'une des hypothèses qui nous avaient fait agir jusqu'à présent.

Il fournissait les chiffres suivants qui font voir la force respective de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne dans ce "mois critique" d'avril, 1912:

Grande-Bretagne:
16, certainement,
20 avec quatre navires supplémentaires.
Allemagne:
11, certainement,
17, si l'on continue l'exécution du programme.

M. McKenna fournit les prévisions suivantes:

	Britanniques.	Allemands.
Décembre 1910..	10	9
Juillet 1911..	14	13
Avril 1912..	16	17

Cela sans compter les quatre navires supplémentaires dont j'ai parlé il y a un instant. Quant à la question d'urgence, considérons pour un moment l'attitude du Gouvernement sous ce rapport. Au mois de mars 1909, le cabinet britannique inscrivait dans son programme un projet de loi relatif à la construction de quatre Dreadnought, et de quatre autres probablement, si les circonstances l'exigeaient. Le cabinet britannique a étudié soigneusement cette question; il a tenu compte des travaux similaires accomplis par d'autres nations et, le 26 juillet 1909, M. McKenna déclarait qu'il fallait construire ces quatre derniers navires dont on avait parlé au mois de mars de cette année-là. Ajoutons à cela, monsieur l'Orateur, certaines déclarations

du discours du trône prononcées, lundi dernier même:

Les exigences de la défense navale de l'empire nous obligent à proposer aux Chambres une augmentation substantielle du crédit voté en faveur de la marine.

Monsieur l'Orateur, j'estime que lorsque nous, membres de la gauche, proclamons qu'il existe un cas d'urgence, nous ne méritons pas le qualificatif de "montreurs d'épouvantails". Mais s'il nous fallait une autre preuve, j'invoquerais une autre autorité, une autorité qui, je n'en doute pas, s'imposera à l'esprit de tous les membres de la Chambre—et cette autorité, c'est le très honorable premier ministre du Canada qui nous la fournit. Au mois de mars dernier, le très honorable ministre disait, ici même:

Ceci nous amène à aborder une question qui est dans l'air, à l'heure présente et dont aucun sujet britannique ne peut se désintéresser. Depuis plus de cent ans, la suprématie navale de la Grande-Bretagne est incontestée—bien plus, la suprématie de l'Angleterre sur mer a été tellement absolue que personne ne supposait qu'elle pouvait lui être disputée. Mais de nos jours, les événements se produisent avec une grande rapidité. Nous avons appris dernièrement que la plus puissante nation du monde sur terre se propose d'égaler la puissance de la Grande-Bretagne sur mer. Nous avons probablement lieu de croire, comme on vient de nous l'apprendre, que l'Allemagne construit plus de navires que l'Angleterre et les construits plus rapidement.

Il y a une conclusion à tirer de ces renseignements et c'est que l'Allemagne se prépare à faire un jour sur mer à l'Angleterre ce qu'elle a fait à la France sur terre.

Tout le monde sait aujourd'hui que pendant des années la Prusse se préparait dans l'ombre à lutter contre la France, qui, jusqu'alors, avait été la plus puissante nation militaire du monde; la Prusse attendait une occasion, et quand l'occasion se présenta, elle frappa le coup fatal.

S'il est vrai que l'Allemagne s'organise pour porter la lutte sur mer, aucun sujet britannique ne peut rester indifférent aux conséquences qui peuvent en découler.

Monsieur l'Orateur, nous, membres de l'opposition ne sommes pas indifférents à cette éventualité, mais j'estime que nos adversaires ne se préoccupent pas de l'allusion faite par leur chef à cette perspective. Prenons ces paroles du très honorable premier ministre et citons-les à n'importe quelle assemblée publique qui se tiendrait au Canada, et demandons à ceux qui composent l'auditoire ce qu'elles signifient, je crois que tous ceux qui entendront ces parales nous diront qu'elles indiquent la gravité de la situation, et que le très honorable premier ministre appréhendait du danger pour la Grande-Bretagne et pour l'empire de la part de l'Allemagne.

Et si quelqu'un dans cet auditoire avait besoin d'en entendre davantage pour se mieux convaincre du bien fondé de cette opinion, il aurait pu s'en rapporter à ces autres paroles du premier ministre prononcées un peu plus tard, dans la circonstance déjà mentionnée:

Vigilance, vigilance éternelle, telle doit être aujourd'hui la devise non seulement de l'Angleterre, mais du Canada et de tout l'empire britannique.

Voici maintenant les ministériels, y compris leur chef, qui nous disent qu'il n'y a pas péril en la demeure et que si nous prétendons le contraire, c'est que nous voulons tout simplement semer l'épouvante parmi le peuple. Monsieur l'Orateur, Robert Blatchford lui-même ne fut jamais plus pessimiste que ne l'était le premier ministre au mois de mars dernier. Si nous n'avons rien à redouter, pourquoi cette nouvelle politique? Si l'Allemagne ne nous menace aucunement, pourquoi cette politique comportant des dépenses de $40,000,000 à $50,000,000, à faire d'ici à quatre ou cinq ans et devant bientôt s'élever à des centaines de millions, ne serait-elle pas soumise à l'examen et au verdict calme et réfléchi du peuple canadien?

Eh bien, cette flottille de croiseurs non blindés que l'on veut créer ajoutera-t-elle à la puissance de la marine britannique ou constituera-t-elle une défense efficace et complète pour le Canada lui-même? N'est-il pas vrai que nous avons encore à dépendre de l'Angleterre pour nous protéger contre le fléau de la guerre pendant que nous sonnerons de nos cors de fer-blanc, établierons une flotte minuscule pour nous prémunir contre des piqûres d'épingles possibles et improbables. Nous prétendons faire face aux dangers les moins graves au moyen de croiseurs vagabonds qui, nous le savons bien, n'oseront jamais aller à trois mille milles de leur base d'approvisionnement; mais nous laissons à l'Angleterre le soin de voir à notre véritable protection. Si l'Angleterre nous accorde cette protection, les grands navires ne pourront nous atteindre. Ce Gouvernement prend pour admis que la Grande-Bretagne conservera sa domination sur mer. Si le premier ministre avait eu l'intention d'ajouter à la puissance de l'empire britannique sur mer, il aurait donné à la marine britannique ce qu'il lui fallait réellement. Que lui faut-il, d'après les hommes d'Etat anglais les plus en renom? Il lui faut surtout des Dreadnought, et de quoi pourrait-elle le mieux se passer?

Les chiffres démontrent qu'elle pourrait surtout se passer de croiseurs. Je prétends donc que si ce Gouvernement voulait aider à la marine britannique d'une façon efficace il lui offrirait ce dont elle manque et non pas ce dont elle est le mieux pourvue. Le 3 du courant l'honorable député de York-sud (M. Maclean), posait au premier ministre cette question:

M. W. F. MACLEAN: Le très honorable premier ministre me permettra-t-il de lui poser une question? L'article d'interprétation du projet de loi définit les cas d'urgence "guerre, invasion, insurrection, réelles ou appréhendées". S'il faut un an pour construire le matériel et quatre ans pour construire les navires, que ferons-nous s'il se présentait un cas d'urgence dans l'intervalle?

Sir WILFRID LAURIER: Il semble, monsieur l'Orateur, que nous nous éloignions notablement du sujet de la discussion.

Certes, c'était une question pleine d'à-propos. Je puis dire que de l'Atlantique au Pacifique, d'un bout à l'autre du pays, il y a des milliers de Canadiens qui posent cette question tous les jours et qui désirent une réponse. Voilà ce qu'à répondu le premier ministre qui a présenté le bill de la Marine.

Au ministre de la Milice (sir Frederick Borden) le député d'Algoma-ouest a aussi posé certaines questions.

M. BOYCE: Le ministre a-t-il quelque chose à proposer pour parer aux éventualités, dans l'intervalle?

Sir FREDERICK BORDEN: Nos amis de l'opposition s'acquittent de ce soin.

Une réponse digne d'un homme d'Etat? Un joli moyen de sortir d'une impasse, n'est-ce pas?

M. R. L. BORDEN: Alors, je demanderai au ministre si les projets de l'opposition lui conviennent.

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne sache pas que les députés de la droite aient agi de cette manière à l'égard des orateurs de la gauche, principalement à l'égard des principaux membres de l'opposition. Je puis tolérer une foule de lardons et de niaiseries, mais je ne suis pas venu ici dans ce sens et on pourrait me permettre, il me semble, de poursuivre mon discours afin de céder la place à un autre.

M. BOYCE: Je demande pardon au ministre; je ne désirais pas l'interrompre inutilement. Je lui ai posé une question et, sans sa réponse, je n'aurais rien ajouté.

Sir FREDERICK BORDEN: La question de l'honorable député au sujet des circonstances critiques n'est pas de mise, selon moi.

M. BOYCE: Je l'admets, si le ministre n'est pas disposé à répondre.

Eh bien, monsieur l'Orateur, c'est, pour un ministre, se mettre dans une jolie posture. Demander ce que va faire notre pays si l'Angleterre et l'Allemagne ou l'Angleterre ou n'importe quel autre pays sont en guerre dans quelques années, c'est, d'après le ministre de la Milice du Canada, poser une question ridicule et qu'il n'aurait jamais fallu poser. Et lorsque cette question lui est adressée à lui, il est sur le point de verser des pleurs, il sollicite l'opposition de ne pas faire de pareilles questions, il lui représente qu'il est un des membres en vue de la Chambre, qu'il faut le respecter à cause de l'éminence de sa position et des galons dorés qu'il lui arrive parfois de porter.

Je regrette qu'il ne soit pas à son siège maintenant, mais il y a ici deux ou trois autres ministres. Je demanderai au directeur général des Postes, un des ministériels les plus en vue, surtout si le ministre de la Milice se considère un de ceux-là. Je lui demanderai s'il est prêt à dire aujourd'hui ce que le Gouvernement ferait en cas de danger, d'ici à quelques années, avant que sa flotte soit construite. Voudrait-il répondre à cette question?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Je ne suis pas un expert, mais je puis dire à mon honorable ami ce que devrait faire, d'après moi, un Gouvernement ayant le sens de sa dignité, si la mère patrie était menacée. Le Canada devrait prêter sa flotte à la mère patrie et aider celle-ci à se défendre.

M. EDWARDS: L'honorable ministre n'a pas compris ma question. Je lui ai demandé ce que le Gouvernement ferait si la guerre survenait avant que sa flotte fût construite, c'est-à-dire d'ici à quatre ou cinq ans. Le premier ministre dit qu'il s'écoulera cinq ans avant qu'elle soit construite. Je demande au directeur général des Postes ce que ferait le Gouvernement en cas de guerre, dans l'intervalle.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Je n'hésite pas à dire que, dans ce cas, nous nous appliquerons à aider à la mère patrie.

M. EDWARDS: L'honorable ministre ne nous a pas dit comment. Le Gouvernement n'aurait pas de quoi lui aider.

L'hon. M. LEMIEUX: Nous lui aiderons.

M. EDWARDS: Comment?

L'hon. M. LEMIEUX: D'une façon efficace.

M. EDWARDS: Comment cela? Au moyen d'une contribution ou au moyen de harangues prononcées dans la province de Québec, dans celle d'Ontario et dans les autres parties du Canada?

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne sais ce que veut dire l'honorable député. Je lui affirmerai que le Canada a fait son devoir à l'époque de la guerre sud-africaine. Puisqu'il s'est adressé à moi particulièrement et a parlé de l'attitude de la province de Québec en cette occasion, j'irai plus loin et je dirai que. . . .

M. EDWARDS: Je ne permettrai pas, même à un homme aussi illustre que le directeur général des Postes, de glisser un discours parmi mes propres observations. S'il veut répondre à ma question, à la bonne heure, je lui permettrai cela, mais rien de plus.

L'hon. M. LEMIEUX: J'allais répondre que la mère patrie s'attendrait à avoir de l'aide, comme à l'époque de la guerre sud-africaine. Puisque l'honorable député paraît me prendre pour cible, j'ajouterai qu'un de mes frères a servi son roi dans la guerre sud-africaine.

M. EDWARDS: Je ne mets pas en doute la fidélité de l'honorable ministre, je lui pose une simple question.

L'hon .M. LEMIEUX: Et j'ai donné une simple réponse, je pense.

M. EDWARDS: Oui, très simple, dans un sens; beaucoup trop simple pour un député occupant la position de directeur général des Postes. Je me serais attendu, de sa part, à une réponse moins simple et contenant plus de renseignements. Il paraît impossible d'obtenir de lui une déclaration définie. Je ne tiens pas particulièrement à obtenir de lui ce renseignement; j'aurais pu le demander au ministre des Finances, mais je me suis adressé au directeur général des Postes parce qu'il a pris part à ce débat, parce qu'il a prononcé un long et éloquent discours, et parce que le premier ministre et le ministre de la Milice étaient absents. J'espère qu'il ne soupçonnera pas un humble député comme moi de vouloir m'attaquer à lui.

Voici dans quelle situation nous sommes: Le directeur général des Postes dit qu'en cas de guerre le Canada fera son devoir comme il l'a fait lors de la guerre sud-africaine, mais alors c'est le peuple canadien et non pas le Gouvernement qui a envoyé des soldats. Toute la députation l'admettra avec moi, si la guerre se déclare, c'est sur mer que nous serons appelés à combattre, et, dans ce cas, il nous sera impossible d'envoyer des soldats. Or, il nous faut être en état d'aider à la mère patrie en cas de guerre. Tel est mon avis sur ce sujet, tel est mon avis comme Canadien, comme descendant de loyalistes de l'empire uni. A l'instar de certains autres députés tant de la gauche que de la droite, je me déclare et suis fier de me déclarer fils de loyaliste de l'empire uni.

Si une guerre éclatait entre l'Angleterre et l'Allemagne, et si la Nouvelle-Zélande et l'Australie étaient représentées par leurs Dreadnought sur le théâtre des hostilités et que le Canada fût la seule colonie anglaise non représentée, en ma qualité de Canadien, je le regretterais beaucoup et je crois que ce sentiment serait partagé par la grande majorité de la population canadienne. Celle-ci regretterait infiniment d'avoir perdu cette occasion. Mais, je comprends que ce serait courir un trop grand risque. A titre de Canadiens, nous ne voulons pas nous exposer à ne pas pouvoir prêter secours au besoin.

On a parlé ici de l'impérialisme. L'honorable député qui a pris la parole avant moi (M. Rivet) semble croire qu'il y a deux espèces d'impérialisme. Il n'y en a qu'une sorte, que je sache. Je souscris sans hésitation à ces paroles: "Quand l'Angleterre est en guerre, le Canada est en guerre." Je ne veux pas qu'on attache une demi-douzaine de sens à ces paroles; je désire qu'on les prenne au pied de la lettre.

Selon moi, on ne trouverait pas dans tout l'univers d'hommes d'Etat plus en mesure que les diplomates anglais de comprendre les horreurs de la guerre. J'ai pleine confiance en leurs sentiments humanitaires et en leur jugement. Je suis fermement convaincu que la Grande-Bretagne n'entrerait pas en guerre avec une autre nation, si ce n'était pour maintenir l'honneur et l'intégrité de l'empire britannique. Aussi, je déclare qu'il n'y a qu'une sorte d'impérialisme, à nos yeux. Persuadé que la Grande-Bretagne ne ferait la guerre que pour maintenir l'honneur et l'intégrité de l'empire britannique, je dis que le Canada est en guerre lorsque l'Angleterre est en guerre. Ce sont là mes sentiments et ils ne souffrent aucune restriction.

D'autres députés ont parlé de la question des dépenses. Du côté de la gauche, le chef de l'opposition propose d'offrir deux Dreadnought qui coûteraient $20,000,000. L'honorable premier ministre propose de dépenser de quarante à cinquante millions de dollars pendant les quatre ou cinq prochaines années et des sommes incalculables à l'avenir. Si l'on s'oppose au principe de l'envoi en Angleterre de capitaux canadiens pour acheter des Dreadnought, pourquoi commence-t-on par fouler ce principe aux pieds en envoyant $2,000,000 de l'autre côté de l'Atlantique afin de faire l'acquisition d'un Rainbow et d'un Niobé. Après avoir prôné ce principe des heures durant, on en fait table rase.

Un mot de la protection des routes du commerce. Quelqu'un a dit que cette marine était nécessaire pour les protéger. Nous commerçons surtout avec la Grande-Bretagne. Aucun membre de la Chambre ne me contredira, si je déclare qu'actuellement il n'y a qu'une seule nation européenne dont l'activité dans les entreprises de construction navale puisse être considérée comme une menace pour la sécurité de la route commerciale entre le Canada et la Grande-Bretagne. C'est l'Allemagne. Je vous prie, monsieur l'Orateur, de jeter un coup-d'œil sur la carte de l'Europe et de considérer quelle est la situation de l'Allemagne. N'est-il pas vrai que ce pays aurait à vaincre, soit l'escadre de la Manche, soit l'escadre anglaise de la mer du Nord pour conduire ses vaisseaux de guerre dans l'Atlantique afin d'intercepter notre commerce? Un vaisseau de guerre allemand ne pourrait bloquer la route de notre commerce que de deux manières.

M. D. A. GORDON: Les navires de la ligne germano-hambourgeoise-américaine n'établiraient-ils le blocus sur toute la côte canadienne de l'Atlantique?

M. EDWARDS: Comment les navires de la ligne hambourgeoise ou de toute autre ligne se rendront-ils dans l'Atlantique afin de bloquer nos routes commerciales?

M. D. A. GORDON: En partant de New-York.

M. EDWARDS: Se trouveront-ils tous à New-York?

M. D. A. GORDON: Ils font la navette entre Hambourg et New-York.

M. EDWARDS: Prétendez-vous que la flotte que vous construirez sera en état de leur résister?

M. D. A. GORDON: Incontestablement, au dire des meilleures autorités.

M. EDWARDS: Je diffère d'avec vous sur ce point. Selon moi, le bon sens et la prudence indiquent que ce que le Canada aurait à faire, ce serait de renforcer la flotte anglaise dans la mer du Nord où, en toute probabilité, les deux pays mesureront leur forces.

Considérons quelle est notre situation à l'égard d'un autre pays. Voyons dans quelle position le Canada se trouve vis à vis les Etats-Unis et ce qu'a accompli le gouvernement canadien. Les Etats-Unis ont ouvertement foulé aux pieds la convention Rush-Bagot de 1817, depuis que le présent ministère a pris les rênes du pouvoir. Il n'y a pas le long de la frontière américaine un seul fort qui existait avant 1817. Tous les forts ont été remplacés par des constructions modernes qui abritent 6,000 soldats américains. Les districts du lac Champlain et du Niagara ont des effectifs complets de cavalerie, d'infanterie et d'artillerie. A Cleveland, il y a une école navale. Il y a des corps de troupes navales à Buffalo, à Cleveland, à Rocheter, à Chicago et à Duluth et on a établi un poste au Dakota—ce qui, je le soutiens, est une violation du pacte ou traité conclu en 1817 et n'a pas provoqué la moindre protestation de la part du présent gouvernement. Sur les Grands lacs, les Etats-Unis ont un grand nombre de cotres armés de canons à tir rapide et, dernièrement, le gouvernement canadien leur a permis de mettre des vaisseaux de guerre dans les eaux de tous les Grands lacs, mettant ainsi de propos délibéré le centre du Canada à la merci des Etats-Unis. Cependant, nos adversaires parlent de défendre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. Le présent gouvernement n'a pas fait une seule démarche pour empêcher les Etats-Unis de fouler aux pieds ce traité; il n'a pas fait entendre une seule protestation. Les Etats-Unis ont persisté dans leur ligne de conduite et je soutiens qu'ils seraient maîtres de tout le centre du Canada si un conflit surgissait entre notre pays et le pays voisin.

Nos forts ne valent rien. Le fort de Barriefield, par exemple. Que vaut-il? Si on y mettait le feu par un canon moderne, tout croulerait. Une foule de jeunes gens robustes pourraient attaquer ce fort en toute confiance, sans autres projectiles que des boules de neige et sans autres armes que des sarbacanes. Il y a un vieux pont branlant entre Barriefield et Kingston, sur lequel on n'ose pas faire passer un canon au trot des chevaux, bien que l'Etat paie un loyer annuel de $1,400 afin de se servir de ce pont pour des fins militaires. Bien que le fort de Kingston tombe en ruine, le Gouvernement a sur les lieux autre chose qui, naturellement, serait d'un grand secours pour le Canada, s'il survenait des troubles —des assages de $6,000 à l'usage d'employés qui touchent $20 par mois d'appointements! Représentez-vous la position du Canada si c'en était fait de la suprématie navale de l'Angleterre. Nous serions complètement à la merci de tout pays qui jugerait bon de nous attaquer.

Le leader de la Chambre déclare que l'indépendance est le sort réservé au Canada. Je repousse absolument cette opinion. A mon avis, vu la situation dans laquelle nous nous trouvons, l'indépendance signifierait la perte du Canada. Ce serait peu de chose qu'un pays de huit à neuf millions d'habitants à cette époque de nations géantes et d'armements formidables et l'indépendance nous réduirait, pour ainsi dire, à l'impuissance. Ce n'est pas tout. Si le lien impérial était brisé, le Canada n'aurait aucune importance, ni aucune influence. A l'heure qu'il est l'Etat et les chemins de fer du Canada doivent plus de $800,000,000 à la Grande-Bretagne. Cette somme représente presque la totalité de leurs dettes hypothécaires. De plus, nous lui devons de fortes sommes pour nos obligations municipales et autres. Quant à ce que nous devons à l'Angleterre, je désire consigner dans le hansard ce que dit M. J. Castell Hopkins, l'auteur renommé:

Ce que la Grande-Bretagne a fait pour le Canada.

Lorsque le Canada était en proie aux angoisses de la révolution, de l'invasion et de la tentative de conquête des Etats-Unis, la Grande-Bretagne n'a pas ménagé son sang, ses hommes ni ses capitaux. Lorsque la jeune nation que nous devions être a eu besoin de soldats pour protéger sa croissance, sauvegarder ses intérêts et conserver son territoire les troupes et les forteresses anglaises ont été entretenues ici grâce à une dépense de $300,000,000 au cours du dix-neuvième siècle. Lorsque notre commerce sans cesse croissant a pris une importance internationale, comme nos vastes territoires incultes avaient été si longtemps l'objet des convoitises universelles,

ils sont démeurés sous la protection de la suprématie navale de la Grande-Bretagne. Lorsque la dignité anglaise et le patriotisme canadien ont été humiliés dans l'affaire du "Trent", 10,000 soldats anglais sont venus au Canada aussitôt que les vaisseaux ont pu les y conduire. Lorsque l'invasion fénienne a prouvé l'impuissance d'un pays comme le nôtre contigu au territoire d'une grande puissance, la Grande-Bretagne a payé l'indemnité plutôt que de courir les risques d'une guerre avec un pays enfiévré par les passions du moment qui, heureusement, sont aujourd'hui apaisées.

Dans les premiers temps, lorsque les colons canadiens ont eu besoin de routes, de canaux et de ponts, les capitaux anglais leur en ont procurés; lorsque, pendant un demi-siècle, il a fallu amadouer à grands frais les Indiens et leur faire chaque année des cadeaux et des paiements, les fonds ont été fournis par la Grande-Bretagne. Lorsque, nos Eglises ont eu besoin de fortes sommes pour exercer leur apostolat et étendre leur champ d'action, des sociétés de zélateurs anglais ont versé près de $100,000,000 pendant le dix-neuvième siècle. Lorsqu'il a fallu construire des chemins de fer, tels que l'Intercolonial, à une époque où les provinces n'avaient pas de crédit et où l'union interprovinciale n'était qu'un rêve, la Grande-Bretagne a garanti le remboursement des emprunts jusqu'à concurrence d'une somme totale de $25,000,000. Lorsque, au cours des dernières années, il a fallu des fonds pour d'innombrables entreprises, privées ou nationales, Londres les a généreusement avancés au point de placer $1,500,000,000 au Canada. Avons-nous besoin de creuser des canaux, ou de construire le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc, le Canadian-Northern ou le Grand-Tronc-Pacifique, nous nous sommes aisément procuré les fonds nécessaires à Londres, à un taux d'intérêt que n'aurait pas pu obtenir un petit pays qui n'aurait pas été sous la protection du drapeau anglais, et qui n'aurait pas eu la puissance et la stabilité de l'Angleterre pour affermir sa position. Si, depuis la Confédération, notre commerce maritime représentant une valeur totale de plus de $6,300,000,000 n'a jamais été troublé, pas même par une menace ou une appréhension, c'est grâce à la protection de la marine impériale. Si les Canadiens-français jouissent aujourd'hui du libre et complet exercice de leur religion, de leurs lois et des mêmes privilèges que les habitants des autres nationalités, c'est grâce à la liberté que l'Angleterre leur a garantie tout d'abord et au respect dont le reste de la population canadienne a fait preuve. Si tous les Canadiens peuvent admettre pleinement que le plus grand privilège qui existe—celui d'être sujet britannique—et le facteur le plus puissant de la paix et du progrès du monde civilisé dépendent également du pouvoir de l'Angleterre, ils ne sauraient refuser d'admettre que tout cela repose sur une dépense fabuleuse qui épuise les forces vitales de la nation anglaise et qui doit être maintenue tant pour le bien de l'empire en général que pour celui du peuple anglais.

Des considérations pratiques et des embarras temporaires peuvent nous porter à restreindre nos secours dans cette circonstance; tout ce qui tient à la bravoure, au sentiment national et à l'honneur du pays semble exiger que nous agissions.

M. EDWARDS.

Je soutiens, monsieur l'Orateur, que le Canada n'a pas d'autre alternative que de demeurer uni à l'empire.

Je prétends que la politique proposée par le premier ministre au sujet de cette marine est une politique qui tend à la séparation, et je veux dire carrément que les antécédents de l'honorable premier ministre ne m'autorisent pas à lui confier le pouvoir de dire si oui ou non notre marine ira ou n'ira pas au secours de l'Angleterre. C'est là mon opinion, et je veux la dire ouvertement. Je ne crois pas comme lui que l'indépendance soit la destinée du Canada. Je suis fier d'être citoyen anglais; je suis fier d'appartenir à un empire qui comprend le tiers de la surface du globe, et contient probablement le quart de la population de cette planète. Des philologues éminents nous disent que pendant les cent dernières années, la population de langue française du globe a augmenté de 60 p. 100; que la population parlant l'allemand a augmenté de 110 p. 100, et que la population parlant l'anglais a augmenté de 1,000 p. 100. Les mêmes autorités éminentes calculent aussi que dans cent ans il y aura dans le monde environ 96,000,000 de personnes parlant le français, 124,000,000 parlant l'allemand et plus de 800,000,000 parlant l'anglais, dont 80,000,000 seront dans le Canada. Ce calcul de 80,000,000 pour le Canada ne diffère pas beaucoup du calcul de ce grand Canadien qui s'appelle lord Strathcona. Et, monsieur l'Orateur, que ces calculs soient justes ou non, ils expriment la pensée d'autorités éminentes, et ils tendent certainement à montrer que la race anglo-saxonne continuera d'être la race dominante dans le monde.

Le Canada est destiné à avoir dans l'avenir une population plus considérable que celle de la Grande-Bretagne. Je ne crois pas que la destinée du Canada soit d'être indépendante. Je rêve pour notre pays une destinée plus haute et plus noble. Je prévois le jour, bien que naturellement je ne doive pas vivre assez vieux pour le voir, où le Canada aura une population plus forte que celle de l'Angleterre et restera tout de même une partie de l'empire britannique. Je prévois le jour où le Canada sera le facteur principal dans les affaires de l'empire, et je prétends que pour les Canadiens cette destinée est plus grande et plus noble que celle de l'indépendance ou de l'annexion. Feu le principal Grant, que tout le monde reconnaissait comme un de nos hommes les plus brillants et les plus intelligents, a dit qu'il croyait que le jour viendrait où le Canada serait le lien qui unirait les deux grandes divisions de race anglo-saxonne; il voulait parler des Anglo-saxons

J. CASTELL HOPKINS.

qui sont dans l'empire et de ceux qui habitent les Etats-Unis. Oui, monsieur l'Orateur, je crois que nous devons désirer avec orgueil que le jour arrive où le Canada, par sa population, par ses vastes ressources et sa grande richesse, occupera une place prépondérante dans l'empire anglais et qu'il sera le lien qui unira l'empire aux Etats-Unis, non pas au point de vue politique, mais dans une alliance qui pourra dire au monde: A l'avenir il n'y aura plus de guerre; il n'y aura plus de Dreadnought; on ne fondra plus de canons; à l'avenir on consacrera nos énergies à améliorer la condition du peuple et à progresser dans les arts de la paix.

Je crois que cette destinée est plus noble que toutes autres. Je crois que le temps n'est pas très éloigné où le Canada y arrivera. Les Anglo-Saxons du Canada manquent-ils tant d'esprit national qu'ils doivent se laisser tranquillement conduire comme des vassaux par un parti politique, ou par un chef politique à son humiliation et à sa honte? Telles est la politique énoncée par le premier ministre et par son gouvernement, et je crois fermement qu'elle fait partie d'un plan qui tend à amener la séparation d'avec l'empire. La destinée du Canada est entre nos mains. Nous avons à décider, non pas si nous devons donner des Dreadnought ou construire des Bristol; la question que nous avons à décider aujourd'hui est de savoir si nous allons tendre vers la séparation et l'indépendance ou vers une union plus intime entre le Canada et le reste de l'empire. Nos compatriotes de l'autre côté de l'océan nous demandent de les appuyer et de coopérer avec eux au maintien de l'empire anglais; dans le langage du grand poète de l'empire il nous dit:

"Sharers of our glorious past,
Brothers, must we part at last?
Shall we not through good and ill
Cleave to one another still?
Sons be welded each and all
Into one imperial whole,
One with Britain, heart and soul!
One life, one flag, one fleet, one throne!
Britons, hold you own."

A mon avis, donc, monsieur l'Orateur, la question est simplement celle-ci: voulons-nous un seul drapeau, une seule flotte, un seul empire, ou oublierons-nous notre race et suivrons-nous aveuglement l'honorable premier ministre dans sa politique de séparation? Si nous le suivons le temps viendra où l'on pourra réellement dire que les Canadiens:

Living shall forfeit fair renown
And doubly dying shall go down
To the vile dust from whence
They sprung, unwept, unhonoured and unsung.

M. TALBOT: Monsieur l'Orateur, avant que l'honorable député de Frontenac, qui vient de parler, reprenne son siège, je voudrais lui demander s'il veut bien me permettre de lui poser une question. Il a exprimé des doutes sur la loyauté des chefs libéraux canadiens-français de la province de Québec; sera-t-il assez bon de me dire quels étaient la nationalité, le parti politique, et le but de ceux qui ont brûlé les édifices du Parlement à Montréal en 1848.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, il n'y a pas un membre de cette Chambre auquel je serais plus heureux de fournir des renseignements qu'à l'honorable député (M. Talbot), parce que je reconnais, et je suis certain que tous les membres de cette Chambre le reconnaissent comme moi, qu'il n'y a pas parmi nous un député qui ait plus besoin d'être renseigné que lui. Mais comme je n'espère pas pouvoir remplir le vide qui existe dans la cervelle de l'honorable député dans le court espace de temps que j'ai à ma disposition, je répondrai plus tard à la question qu'il me pose.

M. H. S. BELAND (Beauce) (texte): Monsieur l'Orateur, j'aborde cette importante question de la marine, en ma qualité de citoyen de la plus grande, la plus populeuse et la plus prospère colonie autonome de l'Angleterre. Il est vrai que j'appartiens à la minorité canadienne-française, mais à l'exemple des hommes éminents qui appartiennent à ma race et qui l'ont dirigée depuis soixante ans, Lafontaine, Cartier, Laurier, je dois en traitant une question qui intéresse tout le Canada me placer au point de vue canadien, et ne pas oublier que comme tel, je suis un sujet du roi d'Angleterre.

Le titre de sujet britannique comporte des avantages et des privilèges inappréciables, mais aussi comme corrollaires il comporte des devoirs et des obligations qu'il n'est pas permis d'ignorer. Sous tous les climats le sujet anglais est respecté, ses intérêts sont protégés. Et bien que je ne désire pas entrer plus profondément dans l'examen de cette question à cette minute, je me crois justifiable, cependant, d'affirmer qu'il n'est pas de pays au monde où le mot "liberté" soit mieux compris et d'une application plus constante qu'en Angleterre: liberté religieuse, liberté civile, liberté politique. Toutes les possessions anglaises ont jusqu'à ce jour joui de la plus grande sécurité contre les ennemis du dehors, grâce à cette marine la plus puissante qui ait sillonné les mers dans le cours des siècles. C'est une gloire en vérité pour tout Canadien de se proclamer toujours et partout sujet britannique.

Cependant, tout avantage précieux ne saurait aller sans avoir comme pendant quelques devoirs et quelques obligations. Dans le cas qui nous occupe, la création d'un service de défense navale a ceci de

particulièrement heureux qu'elle démontre notre loyauté à l'Angleterre en servant les intérêts les mieux entendus du Canada lui-même.

Quand sir Georges-Etienne Cartier proposait le bill de la milice de 1862 et celui des fortifications de 1868, il servait les véritables intérêts du Canada. Cinquante ans d'expérience l'ont démontré. En ajoutant à la défense par terre la défense par eau qui est plus nécessaire à cause du commerce maritime grandissant, le Gouvernement met à exécution l'idée de celui qui fut plus que tout autre Canadien-français, le père de la Confédération. Loyauté au Canada, loyauté à l'Angleterre, voilà ce que démontre la mesure proposée à la Chambre.

La discussion de cet important projet de loi qui, depuis quelques semaines absorbe l'attention du Parlement canadien, a donné lieu à des écarts de langage qu'il est impossible d'ignorer et de laisser sans réponse. Et malgré mon désir, après un débat aussi prolongé, de ne retenir votre attention et celle de la Chambre que quelques instants, je ne saurais me soustraire à la tâche de relever et de refuter certaines accusations portées contre la députation canadienne-française.

On se demande avec étonnement comment des accusations aussi diamétralement opposées puissent être proférées par deux députés qui occupent, dans le parti conservateur, une position éminente côte à côte, qui, depuis bientôt 20 ans, ont dirigé ses destinées, qui étaient des copains politiques hier, qui bien qu'en apparence divisés le sont encore aujourd'hui pour des fins électorales, et qui plus que jamais, croyez-le, le seront demain. Je veux parler de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et de celui de Jacques-Cartier (M. Monk). Pour ces deux honorables messieurs, nous sommes déloyaux; déloyaux à la province de Québec, d'après l'honorable député de Jacques-Cartier, parce que nous faisons trop pour l'Angleterre; déloyaux à l'Angleterre, d'après l'honorable député de Toronto-nord, parce que notre projet de loi est trop canadien, et qu'il sert trop les intérêts de la province de Québec et trop peu ceux de l'Angleterre.

Il est à peine besoin de tenter une réfutation d'une aussi puérile insinuation. Nous admettons que la mesure de défense navale est de nature à grandement aider le prestige de l'Angleterre, mais je dirai au député de Jacques-Cartier que c'est en pourvoyant à la défense du Canada d'abord, que nous aidons au prestige de l'Angleterre, et qu'en aidant au prestige de l'Angleterre nous apportons notre pierre à l'édifice national, car nous servons nos intérêts comme Canadiens. Nous vivons sous un drapeau, nous reconnaissons que c'est un

M. EDWARDS.

bienfait inestimable pour le Canada de faire partie du plus grand empire du monde, et je n'hésite pas à déclarer qu'il est d'un intérêt vital pour la province de Québec, plus peut-être que pour les huit autres provinces anglaises qui forment avec nous la Confédération de rester sous l'égide de la couronne britannique.

L'Angleterre sauvegarde les droits religieux et nationaux des Canadiens-français. En aidant à maintenir son prestige nous ne sommes pas les imprévoyants mandataires, ni les déloyaux députés qu'on veut faire croire, mais nous aidons indirectement au maintien intégral de ces privilèges spéciaux ou de ces droits si vous l'aimez mieux, dont jouit la province de Québec au point de vue national et religieux.

Aussi bien, en présence des huit provinces anglaises qui me paraissent unanimes en faveur d'une contribution quelconque, loin d'être déloyaux, je maintiens que nous remplissons le seul rôle, nous prenons la seule position qui soit de nature à faire grandir et prospérer la province de Québec dans la paix et l'harmonie avec le reste du Canada. Toute autre position serait de nature à l'isoler et à lui préparer un avenir des plus sombres dans la confédération.

Quant à l'honorable député de Toronto-nord, sa position est bien différente de celle de son ami de Jacques-Cartier. Pour lui nous sommes déloyaux à l'Angleterre. Pourquoi? Parce que nous refusons d'accepter le programme du chef conservateur qui consiste à créer une marine canadienne et à la mettre à l'entière disposition de l'amirauté anglaise, et qui consiste en plus à jeter 25 millions de dollars à l'Angleterre en pur don. A cause de cela nous sommes taxés de déloyauté à l'Angleterre. C'est encore indirectement contre la province de Québec que l'honorable député de Toronto-nord dirige son attaque quand il accuse sir Wilfrid de déloyauté. Ce n'est rien qui nous surprenne, il est coutumier du fait.

Ignore-t-il donc les événements de 1776, alors que nos pères repoussaient énergiquement les propositions captieuses des Etats-Unis en révolte contre leur métropole l'Angleterre? A cette époque pourtant nous n'avions encore reçu de l'Angleterre que les privilèges conférés par l'acte de Québec.

Ignore-t-il avec quel patriotisme, quelle bravoure et quelle efficacité, une autre génération de nos ancêtres repoussait l'invasion américaine de 1812, et gardait ainsi le Canada à la couronne anglaise.

Ignore-t-il que depuis Mgr Plessis, en 1794, jusqu'au dernier évêque de Québec, Mgr Bégin, tous les prélats éminents du clergé catholique, ont conseillé en toute occasion au peuple canadien-français la plus grande fidélité, l'attachement le plus inébranlable à l'Angleterre?

Ignore-t-il que c'est sir Georges-Etienne Cartier, un Canadien français, qui a présenté et fait adopter le bill de la Milice et celui des fortifications, mesures destinées comme celle-ci, à soulager la mère patrie d'une partie du fardeau de la défense du Canada? Ignore-t-il que son chef sir John Macdonald, à Londres, en une circonstance mémorable, a déclaré que la reine Victoria n'avait pas de plus loyaux sujets au Canada, que le peuple de langue française et de religion catholique.

Ignore-t-il que les premiers avantages tarifaires, le premier traitement de faveur offerts et donnés aux produits anglais sur le marché canadien l'ont été par un Canadien-français, sir Wilfrid Laurier, le même homme qu'il s'est efforcé de diminuer dans l'opinion anglaise de ce pays, en lui imputant des motifs de déloyauté à cause de la prétendue insuffisance de la mesure de marine nationale? Non, il n'ignore rien de tout cela. Mais le but évident de l'honorable député de Toronto-nord, est de provoquer un sentiment hostile contre sir Wilfrid Laurier dans les provinces anglaises, en le représentant comme un sujet déloyal du roi. Les chefs du parti conservateur se sont divisés la tâche. L'honorable député de Jacques-Cartier, ne pouvant trouver contre le bill, des griefs plausibles, tente d'évoquer aux yeux des Canadiens-français, le spectre du militarisme, il grossit la mesure à dessein; l'honorable député de Toronto-nord la rapetisse et la diminue pour soulever les Canadiens-anglais; même vieille tactique, malhonnête et déloyale qui sera percée à jour avant longtemps, de deux hommes politiques qui semblent pour l'heure divisés, mais qu'on retrouvera demain s'embrassant au sortir de la campagne.

Monsieur l'Orateur, avant d'entamer la discussion au mérite de la mesure de défense navale, actuellement soumise à l'étude du Parlement, il convient au préalable de considérer la proposition faite par l'honorable député de Jacques-Cartier, et lancée dans une certaine presse, de soumettre le projet à l'approbation du peuple par un plébiscite, sous le fallacieux prétexte que la question est nouvelle.

Il y a contre cette proposition plusieurs raisons et des faits à invoquer, qui me paraissent péremptoires. D'abord l'attitude prise, il y a déjà plus de sept ans, par les délégués du gouvernement canadien à la conférence coloniale de Londres, c'est-à-dire en 1902. A cette conférence nos ministres ont affirmé la détermination du Gouvernement, d'assurer l'établissement d'un service naval canadien. Le langage dont ils se sont servis en cette circonstance, ne prête à aucune équivoque. Il affirme deux choses, d'abord, que le moment est venu pour le Canada de soulager la mère patrie d'une partie du fardeau qui pèse sur les épaules de ses contribuables, en assumant la défense de nos côtes et de nos ports, et en second lieu il affirme le principe d'autonomie en matière de milice navale comme en matière de milice, et l'inaltérable attachement du peuple du Canada à ce principe.

Lisons plutôt ce que contient à ce sujet le rapport de la conférence de 1902. Je cite un extrait du mémoire soumis par les ministres canadiens:

Actuellement, les frais que ferait le Canada pour la défense du pays sont restreints à l'armée de terre; le gouvernement canadien est disposé à faire des frais également en vue de l'organisation d'une marine. Sur le littoral maritime du Canada, il se trouve une nombreuse population admirablement qualifiée pour former des réserves navales, et on espère que sous peu il sera possible d'établir un service qui permettra de donner à cette population l'entraînement voulu et d'utiliser ses services pour la défense du pays en cas de besoin.

En somme, les ministres répètent que, s'il leur est impossible de donner leur assentiment aux mesures proposées, il se rendent pleinement compte de l'obligation qu'il y a pour le Dominion de faire des déboursés de plus en plus forts en vue de la défense, au fur et à mesure de l'accroissement de la population et de la richesse du pays. Leur désir est que ces déboursés soient faits de manière à libérer le contribuable de la métropole d'une partie du fardeau qu'il supporte actuellement; et ils souhaitent ardemment que leurs plans de défense soient mis à exécution avec la coopération des autorités impériales, et d'après les avis d'officiers impériaux expérimentés, dans la mesure où le permettra la pratique de l'autonomie locale, qui a été un facteur tellement puissant dans la constitution de l'unité impériale.

On voit à cette lecture que la question qu'on veut soumettre à un plébiscite, n'est pas nouvelle. Elle a été agitee à Londres en présence de deux délégués du Canada, et c'est en présence des délégués de toutes les parties de l'empire britannique qu'a été émise l'opinion que je viens de citer.

M. MONK: L'honorable député me permettra-t-il une question?

M. BELAND: Certainement.

M. MONK: La question discutée à la conférence de 1902 n'a porté que sur la défense de ce pays, de même qu'à la conférence de 1907 il n'a pas été question de la défense de l'empire tout entier. Ce n'est qu'en 1909 que l'on a introduit la question de la défense de l'empire tout entier, et cela après les élections générales de 1908.

M. BELAND: La question de l'honorable député prend la forme d'un petit discours. Pour ma part, je lui dirai que je ne vois pas de différence essentielle dans les ques-

tions discutées aux conférences de 1902, 1907 et 1909.

Il y a plus, monsieur l'Orateur. Les événements dont je parle se passaient en août 1902. A l'ouverture de la session parlementaire qui suivit cette date, c'est-à-dire le 13 mars 1903, le discours du trône faisait mention de la conférence coloniale de Londres et de la part qu'y avaient prise les délégués canadiens, en rapport avec l'armement naval. Le débat qui s'engageat alors sur l'adresse en réponse au discours du trône, révéla le sentiment de la Chambre. Nous voyons par le compte rendu des Débats que sir Wilfrid Laurier, chef du Gouvernement, M. R. L. Borden, chef de l'opposition, et M. Bourassa, prirent la parole en cette occasion, et ces trois hommes à mon humble avis étaient censés représenter les opinions de tous les partis et les diverses factions dans le Parlement comme dans le pays. Cependant, tous, ils n'eurent que des commentaires élogieux à faire du résultat de la conférence impériale. Il serait donc oiseux et d'une douteuse sincérité de clamer aujourd'hui que le principe de la politique proposée à la Chambre, a été critiqué d'une façon hostile. Non, monsieur l'Orateur, il ne s'est pas élevé une seule voix dans le parlement canadien, pour dire au Gouvernement: "vos représentants à Londres se sont engagés dans une politique néfaste"; non, le Parlement était unanime à approuver leur attitude. Dès lors, la question était devant le pays.

Après 1903 vinrent les élections de 1904. Peut-on m'indiquer à quel endroit du Canada, en quelle division électorale, les adversaires du projet actuel ont fait valoir leurs prétentions? Pour ma part, je me rappelle parfaitement avoir soutenu devant mes électeurs, qu'il était de la plus élémentaire prévoyance de pourvoir à protéger nos côtes, notre commerce maritime, en préservant le marché anglais. Je me rappelle avoir affirmé emphatiquement que le maintien de l'intégrité de l'empire britannique était indispensable au progrès matériel du Canada comme aussi à la sauvegarde des intérêts nationaux et religieux de la province de Québec; et parmi les hommes de toutes nuances politiques qui me combattaient alors, aucune voix ne s'est élevée pour crier à l'introduction d'une politique nouvelle, à l'impérialisme, à la reculade ou au sacrifice de tout ce que l'honneur a de plus sacré.

Cinq ans s'écoulèrent, cinq années d'une prospérité sans précédent. Pendant cette période la population du pays s'accrut, l'Ouest fit de nouveaux bonds dans la voie du développement, le commerce doubla, de nouvelles voies ferrées furent poussées dans toutes les directions, le Canada, en un mot, après avoir été simple colonie, devenait aux yeux de l'univers une nation, avec des avantages nouveaux et des obligations nouvelles.

C'est alors qu'un des chefs du parti conservateur en cette Chambre, l'honorable député de Toronto-nord, inscrivit à l'ordre du jour la proposition suivante:

Que cette Chambre, vu le développement considérable de ses ressources si grandes et si variées, vu la position géographique qu'elle occupe et qui font présager d'autres ressources, vu cet esprit de conservation et ce respect d'elle-même qui seuls sont avantageux à une nation forte et qui se développe, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps à assumer sa part de responsabilité dans le fardeau qui résulte, financièrement parlant, de la protection efficace de ses côtes et de ses grands ports maritimes.

Quand cette résolution fut discutée, c'est-à-dire le 29 mars 1909, sa nature un peu vague, la fit repousser par le chef du Gouvernement et le chef de l'opposition, à cause surtout du fait qu'elle pourrait impliquer le pays dans une contribution directe à l'échiquier anglais, principe qui ne paraissait pas acceptable à l'un ou à l'autre des deux partis. Elle fut donc mise de côté, de consentement commun, et remplacée par la suivante que la Chambre me dispensera de lire en entier. Toutefois pour l'intelligence complète de ce débat, il convient d'en citer le paragraphe essentiel, le voici:

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'un service navale canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale, conformément aux recommandations de l'amirauté faites lors de la conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sûreté de l'empire et au maintien de la paix mondiale.

Cette résolution a été discutée; mais quand je dis discutée, je veux être bien compris. Pas une voix ne s'est élevée contre elle, tous les commentaires, tant d'un parti que de l'autre, ont été favorables. Où étaient alors les hommes qui combattent aujourd'hui le Gouvernement, et que ne se sont-ils levés pour protester? Et s'ils n'ont pas protesté, que n'ont-ils enregistré leur vote contre la proposition qui n'est, après tout en essense et en principe, que celle qui est soumise au Parlement aujourd'hui. Il est de la toute première importance que le peuple de ce pays, et particulièrement celui de la province de Québec, sache qu'elle a été adoptée à l'unanimité, y compris l'honorable député de Jacques-Cartier.

Qu'est-ce encore une fois qui a été adopté à l'unanimité? Premièrement l'attachement inébranlable du Canada à la mère

patrie. Deuxièmement, la désapprobation du principe de la contribution directe en argent à l'Angleterre. Troisièmement, la cordiale approbation d'une marine nationale. Ainsi donc, conférence coloniale tenue à Londres en 1902; attitude du parlement canadien en 1903; élections générales en 1904 et aussi de 1908; résolution adoptée unanimement par le Parlement en 1909, voilà ce me semble plus qu'il n'en faut pour réfuter la prétention de ceux qui disent que cette question n'a jamais été abordée auparavant et qu'elle devrait être soumise à un plébiscite.

Et puis, quel serait le résultat d'une consultation populaire sur une question de ce genre? Ceux de mes honorables amis de la province de Québec qui prônent le plébiscite, ont-ils songé au résultat probable de cette consultation populaire? N'est-il pas évident que le sang anglo-saxon serait fouetté par ceux qui se sont fait un programme de la politique d'impérialisme de M. Chamberlain, et qu'à la faveur de passions savamment attisées, d'une excitation électorale intense, de préjugés nationaux et religieux soulevés, une majorité d'esprits surchauffés se prononcerait en faveur du principe néfaste de la contribution en argent à l'amirauté anglaise? Pour ma part, je redouterais d'avoir recours au plébiscite parce qu'il donnerait lieu à des appels dangereux, et qui seraient de nature à menacer l'existence de nos institutions.

Le plébiscite, je le comprends facilement, donnerait une belle occasion aux extrémistes de soulever les passions populaires, de réveiller les vieilles haines de race, et d'ameuter l'une contre l'autre les deux grandes races qui vivent en harmonie au point de vue politique national et religieux en ce pays. On aurait ainsi l'espoir de faire faire un pas de l'avant aux deux factions du parti conservateur, en représentant dans Québec, le premier ministre comme sacrifiant le Canada à l'Angleterre, et dans Ontario et l'Ouest, en le montrant comme l'ennemi juré de l'Angleterre, parce que sa législation préserve au Canada, le contrôle de sa marine. Il ne faut pas oublier en effet que c'est cette dernière raison qu'invoque le chef de l'opposition pour demander une consultation populaire.

Il ne faut pas s'étonner outre mesure de cette attitude du chef de l'opposition. C'est une des nombreuses tergiversations dont il nous a donné le spectacle depuis un an.

Nous avons vu en effet, il y a un instant, qu'au 29 mars 1909, c'est-à-dire il y a moins d'un an, la Chambre était unanime sur le projet de construction d'une marine canadienne. A cette date, le chef librement choisi par tous les groupes d'opposition, sans excepter l'honorable député de Jacques-Cartier, promulguait la doctrine de l'autonomie en matière de marine comme en matière de milice de terre, engageait le Gouvernement à construire sans délai et rapidement, une marine nationale, répudiait le principe d'une contribution directe en argent à l'échiquier anglais. Le 12 janvier 1910, il y a environ un mois, il s'exprimait ainsi de son siège:

> On a suggéré, au lieu de l'organisation d'une marine canadienne, l'adoption d'un système de contribution annuelle de la part du Canada à la métropole, et je dois admettre qu'au point de vue stratégique je serais enclin à partager l'opinion de l'amirauté à l'effet que ce serait là la meilleure manière, pour les possessions autonomes de l'empire, de fournir leur quote-part. Mais, monsieur l'Orateur, au point de vue constitutionnel et politique, je suis opposé à cela pour plusieurs raisons.

Comme on le voit, il n'avait pas encore opéré la plus célèbre pirouette, la plus comique évolution dans les annales parlementaires de ce pays. Mais après un caucus orageux où, si l'on en croit la rumeur, les conservateurs de Québec et ceux des provinces anglaises se sont pris aux cheveux, il émergeait avec un programme nouveau. Cette fois, monsieur, il fait litière de ses grands principes vieux d'à peine douze mois. Aujourd'hui ce qu'il veut ce n'est plus la création d'une marine nationale avec sagesse et prudence, gardée sous le contrôle du Gouvernement et du parlement canadien. Non, oh non. Aujourd'hui, il se présente devant le Parlement et au nom du grand parti conservateur, il s'écrie : Donnons $25,000,000 à l'Angleterre; donnons-lui cela en pur don; que le pays soit appelé à payer une somme dont le montant réparti équivaudrait à $3 pour chaque homme, femme et enfant ; faisons ce cadeau à l'Angleterre, sans jamais avoir le privilège de dire si les navires qu'elle construira avec cet argent, seront employés à la protection de nos côtes et de notre commerce tout d'abord. C'est de la part du chef de l'opposition l'acte le plus clair dans la direction de la fédération impériale et dans celle du sacrifice complet de notre autonomie. Pour ma part je combattrai avec toute l'énergie dont je suis capable, cette dangereuse proposition d'une contribution en argent.

L'honorable député de Jacques-Cartier (M.Monk) réclame un plébiscite et son chef demande un plébiscite également, mais est-ce pour la même raison? Voyons un peu. L'honorable député de Jacques-Cartier, si je le comprends bien, trouve que la mesure du Gouvernement modifie profondément les relations du Canada avec l'Angleterre; et la raison qu'il invoque pour son affirmation, c'est la clause 18 du bill qui réserve au Gouverneur en conseil, c'est-à-dire au gouvernement canadien, le pouvoir de mettre la marine canadienne au service de Sa Majesté en un moment critique. Dans mon humble opinion, cette réserve qui est faite dans le bill en faveur du gouverne-

ment canadien, n'est que l'affirmation d'un pouvoir discrétionnaire, n'est qu'une autre affirmation de notre autonomie, surtout si l'on considère le contexte de la loi qui dit dans la clause 19 qu'aucune telle action ne saurait avoir de suite, qu'en autant qu'elle est ratifiée par le parlement canadien, c'est-à-dire par les représentants du peuple. Pour l'honorable député (M. Monk), on peut laisser nos côtes et nos ports indéfiniment exposés. Pour lui la situation n'a pas changé au Canada depuis 20 ans, depuis 10 ans. Pour lui notre commerce maritime est trop insignifiant pour qu'on doive se préoccuper de le protéger. Pour lui c'est l'attente, mais non comme on dit en terme médical, l'expectation armée, mais l'attente dans l'imprévoyance et le désintéressement. Pour lui si notre commerce est harassé sur mer, si les vaisseaux chargés de nos produits alimentaires sont coulés à fond par des navires ennemis, il n'y aura qu'à se croiser les bras et à dire à l'Angleterre: protégez-nous. Et si elle ne pouvait le faire, engagée qu'elle le serait dans la mer du Nord, ou sur un autre point du globe, l'honorable député suggèrerait-il d'avoir recours à la doctrine Monroe, c'est-à-dire à la protection des Etats-Unis? Assurément non, car mon honorable ami, comme canadien, a trop le sens de sa dignité pour attendre la protection d'un pays étranger dans une quiétude coupable et imprévoyante.

D'autre part le chef de l'opposition, c'est-à-dire le chef de l'honorable député de Jacques-Cartier, serait en faveur d'un plébiscite, parce que le projet de loi décrète que la nouvelle marine restera sous le contrôle du parlement canadien. Il veut bien d'une marine, même d'une plus forte que celle proposée, et s'il veut un plébiscite c'est afin d'obtenir du peuple le mandat de la placer quand elle sera construite à l'entière et complète disposition de l'amirauté anglaise. Si l'Angleterre et le Canada étaient attaqués en même temps, le chef de l'opposition serait d'avis que notre flotte puisse être, malgré nous, appelée à l'embouchure de la Tamise ou sur les côtes de l'Angleterre ou ailleurs, selon le bon plaisir de l'amirauté anglaise. Deuxième accroc au principe d'autonomie, deuxième répudiation de ses déclarations d'il y a un an, d'il y a un mois

Et, monsieur l'Orateur, le parti conservateur c'est le chef de l'opposition. L'honorable député de Jacques-Cartier aura beau sur cette question faire mine de se séparer de son chef, il aura beau tenter de soulever la province de Québec, et de recueillir de la faveur populaire facilement, le jour où sir Wilfrid Laurier cèderait les rênes du pouvoir devant une expression de la volonté populaire de toutes les provinces, le chef de l'opposition serait appelé à former un gouvernement, et les conservateurs de la province de Québec qui dénoncent aujourd'hui le premier ministre à cause de sa politique de marine canadienne gardée sous notre contrôle, seraient les premiers, soyez-en certains, à se réjouir du triomphe de M. Borden, qui, cependant, veut d'une marine plus considérable placée entièrement à la disposition de l'Angleterre, et en outre d'une contribution en argent de 25 millions de dollars.

Ce vieux truc sera déjoué comme les autres, l'honorable député de Jacques-Cartier peut y compter, et le peuple sera avant longtemps mis au fait de la duplicité du parti conservateur qui, selon l'usage antique sinon solennel, veut arriver au pouvoir en criant à Québec: "c'est trop", et à Ontario, "ce n'est pas assez"; en criant en outre à la brave population de Québec: Laurier, votre compatriote, est un traître, parce qu'il devient trop Anglais, et dans Ontario, Laurier est déloyal et traître à l'Angleterre, parce qu'il refuse de lui donner $25,000,000 en argent, et parce qu'en outre il refuse de mettre la marine canadienne au service de l'Angleterre sans restriction.

Il y a en ce pays, dans la province de Québec comme dans les provinces anglaises, une opinion modérée, qui dédaigne les attitudes extrêmes, et, partant, dangereuses; majorité qui, dans toutes les grandes questions, s'est inspirée des véritables intérêts canadiens. Dans la présente occasion, elle ne se laissera pas entraîner par les déclarations échevelées, les accusations gratuites, les injures et les dénonciations sans mesure des ultra loyaux d'une part et des démagogues de l'autre.

Le projet de loi que le parlement est appelé à voter est essentiellement canadien, et je m'étonne que l'on fasse dans le pays une agitation malsaine à son sujet. Je me demande pourquoi des hommes du status parlementaire, de l'honorable député de Toronto-nord et de l'honorable député de Jacques-Cartier s'emploient à une besogne qui ne saurait avoir d'autres résultats que de tendre les relations si amicales et si harmonieuses entre les deux grandes races qui se partagent le sol de ce pays.

Il s'agit ici d'un projet de loi qui n'a rien d'extraordinaire ni rien d'absolument nouveau; et quand je fais cette affirmation, je m'entends; elle est faite par celui-là même qui le combat avec autant d'acharnement que de peu de justification—je veux parler de l'honorable député de Jacques-Cartier. Je dis donc que cette mesure n'est après tout que l'application à la défense par eau du principe d'un statut vieux d'un grand nombre d'années, la loi de la milice. Et si l'honorable député de Jacques-Cartier s'en étonne, je le mettrai en présence de sa propre affirmation. Voici en effet ce qu'il disait en cette Chambre le 3 de février:

Le projet de loi en lui-même, à l'exception de l'article 18, ne présente pas à mon esprit de details frappants; c'est le prolongement, si l'on me permet cette expression, d'une législation que nous avions déjà, sous une forme plus restreinte, dans nos statuts, depuis que la mère patrie nous à demandé d'assumer notre propre responsabilité du fardeau de sa défense. On peut donc dire qu'à part l'exception que je viens de signaler, cette législation n'est aucunement extraordinaire.

Or donc, si la clause 18 disparaissait du bill, l'honorable député n'aurait plus d'objection; les raisons qu'il invoquait dans une grande assemblée à savoir, que l'établissement d'un service naval serait trop coûteux qu'il était prématuré, qu'il serait inutile et inefficace n'existent plus dans son esprit.

Quelle est donc en résumé la portée de ce bill? Le Canada ayant atteint un degré de développement qui lui permette de prendre rang parmi les nations, il se trouve que l'établissement d'un service de défense navale, n'est que l'évolution rationnelle et naturelle des progrès accomplis depuis quinze à vingt ans. Ceux qui combattent le projet en repoussant toute idée d'armement naval, nous demandent comment il se fait que le Canada qui a été sans marine de tout temps, on soit aujourd'hui sous l'impression qu'elle est nécessaire. L'explication est plausible. Il y a vingt ans, le Canada n'était pas encore entré dans une période de développement intense. Sa population était de 3,000,000; aujourd'hui elle atteint le chiffre de 7,000,000. A cette date son commerce était de $200,000,000; aujourd'hui il est de $600,000,000. Son seul commerce maritime qui était insignifiant à cette date, atteint aujourd'hui le chiffre énorme de $300,000,000 au moins. Le seul commerce des produits de la ferme avec l'Angleterre est passé de 21 millions à 105 millions durant cette période. Le cultivateur canadien qui exportait par voies d'eau pour 8,000,000 de dollars en beurre et en fromage il y a vingt ans, exporte aujourd'hui ces produits au montant de $23,000,000. Il y a vingt ans, l'Ouest produisait à peine quelques boisseaux de blé; les rapports officiels de l'année écoulée révèlent que l'Ouest a une récolte de blé évaluée à 125,000,000 de dollars la plus grande partie destinée à l'exportation par la mer. En résumé, le Canada se range aujourd'hui en deuxième place au point de vue de l'augmentation de son commerce, et le principal rôle des navires que nous proposons de construire, sera de lui offrir une protection adéquate en cas de danger, et de permettre ainsi au cultivateur canadien l'expédition en toute sécurité de ses produits alimentaires.

Viendra-t-on prétendre qu'il ne faille pas protéger nos expéditions et nos exportations? Prétendra-t-on que les Etats-Unis protégeront nos produits exportés dans le cas d'un conflit sérieux entre l'Angleterre et une grande puissance navale? Assurément non.

Quand l'Angleterre serait engagée dans une guerre avec une puissance navale, tous les produits alimentaires à destination de ses ports, c'est-à-dire les quatre cinquièmes de tout ce que le Canada exporte par eau, en blé, en animaux, en viandes en conserve, en fromage et en beurre, serait considéré contrebande de guerre et sujet à la saisie par les navires ennemis.

M. MONK: L'honorable député sait fort bien que nous n'avons pas de marine marchande.

M. BELAND: Je ne sache pas qu'il soit nécessaire d'avoir une marine marchande à nous pour exporter nos produits.

Je désire attirer l'attention des honorables députés qui représentent en cette Chambre des comtés agricoles et surtout des comtés où l'industrie laitière est florissante, qui vont se baladant, qui prétendent refléter l'opinion des cultivateurs en s'opposant à ce service de police maritime. Ils doivent à leurs commettants de voter pour cette mesure. Je le répète, nous devons à la classe agricole, la première intéressée, de pourvoir à toutes les éventualités; nous lui devons de faire montre de prudence et de prévoyance, et d'assurer le commerce libre de ses produits en cas de guerre. Et cela se fera non pas comme le propose l'honorable chef du parti conservateur, en donnant 25,000,000 de dollars à l'Angleterre pour renforcer sa flotte, mais bien en dépensant une somme moindre, mais encore suffisante, à la construction d'une marine canadienne qui protégera nos côtes, nos pêcheurs, qui abritera nos ports de mer et qui enfin couvrira l'expédition des produits de nos cultivateurs.

Voilà un point faible de la cuirasse des quelques abstentionnistes conservateurs. Ma première raison pour voter en faveur du bill, c'est qu'il est canadien avant tout; c'est qu'ensuite il pourvoit à l'établissement d'une marine qui sera un facteur indispensable dans la libre expédition de nos produits, et enfin qu'il aidera puissamment à maintenir l'intégrité du lien colonial avec l'Angleterre.

En procédant un peu plus loin, je crois pouvoir démontrer que des raisons d'un ordre supérieur engagent les Canadiens-fançais à supporter cette mesure. Le Canada est partie de l'empire britannique, et ils sont au premier chef intéressés à ce que l'Angleterre maintienne la suprématie des mers. Le jour où l'empire anglais serait démembré serait un jour néfaste pour la population française de ce pays, non seulement au point de vue commercial

mais encore au chapitre national et religieux.

Quand toutes les colonies autonomes de l'Angleterre adoptent la politique que nous adoptons, de pourvoir dans une certaine mesure si faible soit-elle à la protection de leurs côtes jusqu'à ce jour laissées sans défense, on ne saurait nier l'effet moral produit chez toutes les nations qui ont rêvé de chercher noise à l'Angleterre, de ruiner son prestige maritime et de la démembrer. On conçoit facilement que, en face de la plus belle marine du monde—je veux parler de la marine anglaise—pour protéger le littoral de l'Angleterre dans la mer du Nord, le Pas de Calais et sur l'Atlantique; en face des marines coloniales stationnées à l'entrée des ports respectifs du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et des autres colonies, les belliqueux ennemis de l'empire britannique revêteront plus facilement l'attitude de respect qu'ils semblent vouloir remplacer par celle de la menace depuis quelques années, et que la paix maritime dont a joui l'Angleterre depuis un siècle se continuera encore pendant un autre siècle. En ce cas le meilleur et le plus sûr moyen d'avoir préservé la paix sera d'avoir comme nous le faisons pourvu à sa défense.

Il n'est pas, à mon humble avis, de province plus intéressée que la province de Québec au maintien de l'intégrité de l'empire britannique. Par la bienfaisante influence de l'Angleterre, nos privilèges et nos droits garantis par l'acte de l'Amérique britannique du Nord, sont protégés contre les entreprises des démagogues. Dans la province de Québec, la population canadienne-française jouit de la plus grande liberté au point de vue de l'enseignement dans les écoles, comme au point de vue de l'usage officiel de sa langue. Je vous admets, monsieur l'Orateur, que ces droits nous sont reconnus par la constitution, et que la constitution est le résultat d'une conférence entre des hommes d'Etat purement canadiens de race et de religion différentes. Mais laissez choir le prestige de la mère patrie; que par le sort malheureux d'une guerre navale, la maîtrise des mers soit ravie à l'Angleterre, et de ce jour, la constitution devient lettre morte, la constitution qui garantit l'usage de la langue française au parlement canadien et les privilèges d'enseignement religieux dans les écoles séparées de la province de Québec et celle d'Ontario. A-t-on un peu songé aux terribles conséquences d'une rupture des liens qui unissent le Canada à l'Angleterre? Nous aurions à choisir entre l'indépendance du Canada et l'annexion aux Etats-Unis. L'indépendance du Canada, qui semblerait peut-être l'état politique le plus acceptable, impose pourtant encore des obligations considérables et comporte des risques énormes. Les risques consistent surtout dans les difficultés nombreuses que la population française éprouverait à faire accepter par une majorité anglaise et protestante, sans l'influence prépondérante de l'Angleterre, les institutions qui nous sont chères. Je veux bien concéder toute la générosité, toute la largeur de vue possible à la population anglaise du Canada; encore me senté-je forcé de compter davantage sur la protection de l'Angleterre elle-même, car nous chercherions en vain à trouver une expression hostile à notre endroit tombée des lèvres d'un homme d'Etat d'Angleterre depuis cinquante ans à quelque parti qu'il appartienne, tandis que malheureusement, nous ne pouvons dire la même chose du Canada.

Je sais bien qu'il se trouvera des hommes dans la province de Québec qui diront aux foules: "périsse l'Angleterre et son prestige plutôt qu'une marine nationale; vienne l'indépendance plutôt qu'une flottille pour protéger nos côtes et notre commerce"; qui diront en outre que si par la rupture du lien qui nous unit à l'Angleterre, nos droits comme Français et catholiques étaient menacés, nous n'aurions qu'à faire comme nos ancêtres, épauler le fusil et rééditer Saint-Denis, Saint-Charles et Saint-Eustache. Les hommes qui tiendraient ce langage seraient les plus sûrs ennemis de la race française en Canada!

Pour ma part, j'affirme encore que l'état politique connu sous le nom d'"Indépendance du Canada", serait dangereux pour l'existence de nos droits religieux et nationaux. Envisageons pour un instant le côté des obligations. Si au point de vue financier, la création d'une marine de protection, telle que proposée, paraît trop onéreuse pour nos faibles épaules, si on se scandalise d'une dépense de 12 à 15 millions nécessaire pour l'établissement d'une marine rudimentaire, de quatre croiseurs et de quelques vaisseaux de faible tonnage, pouvons-nous oublier qu'en devenant indépendants de l'Angleterre, nous sommes par le fait soustraits à la protection de sa puissante marine, et qu'avec des centaines de milles de côtes exposées sur l'Atlantique et sur le Pacifique, nous aurions à nous pourvoir d'une marine complète. Ce serait autrement sérieux. Car quelle est en effet la situation des nations indépendantes? Prenez, par exemple, quelques républiques de l'Amérique du Sud. Le Brésil avec une population de 17,000,000 a une marine de 15 cuirassés; le Chili avec une population de 3 millions et demi a sept cuirassés; la République Argentine avec une population de 7 millions a 9 croiseurs et cuirassés. Prenez quelques petits pays indépendants de l'Europe: la Hollande avec une population de 6,000,000 a 17 croiseurs; la Suède avec une population de 7½ millions a 15 cuirassés et le Danemark avec une population de 2½ millions a 9 cuirassés.

M. BELAND.

Comme on le voit, tous ces pays avec une population moindre que la nôtre si l'on excepte le Brésil, ont des marines beaucoup plus puissantes que celle projetée au Canada; car en effet le bill soumis à la Chambre ne pourvoit qu'à la construction de 4 croiseurs, les autres vaisseaux étant des torpilleurs.

Je me rappelle avoir lu tout dernièrement un discours prononcé à Montréal au Monument National en entière opposition à la marine nationale par un orateur éminent et bien connu en cette Chambre, M. Bourassa. On voit dans ce discours que l'orateur émet une prétention étrange; celle que le Canada pourrait en cas de danger, recourir à la protection des Etats-Unis, rechercher l'application au Canada de la doctrine Monroe.

Je maintiens humblement qu'il est de la dernière humiliation, pour un pays comme le Canada, d'attendre la protection de son voisin. Mais il y a plus qu'une humiliation. Croit-on en effet que les Etats-Unis consentiraient à rompre leur neutralité contre une puissance ennemie de l'Angleterre sans exiger de compensation? Assurément non; et les compensations dans le cas qui nous occupe prendraient la forme ou de concession de territoire ou de concessions commerciales; ou bien elles porteraient sur notre allégeance.

L'annexion du Canada aux Etats-Unis serait au point de vue national et religieux, aussi désastreuse à la province de Québec que l'indépendance. Nous voyons de suite que la population française, au lieu d'être dans une proportion de deux a cinq comme elle l'est au Canada, serait dans celle de un à trente aux Etats-Unis. Nous serions livrés aux forces assimilatrices et quasi irrésistibles du grand peuple américain. Jamais les Etats-Unis d'Amérique permettraient l'usage d'une autre langue que la langue anglaise à leur Congrès. Et il est bien permis de supposer qu'aucune exception ne serait faite en faveur de la province de Québec au point de vue de l'enseignement dans les écoles publiques. L'annexion en outre au seul point de vue de la contribution à la marine américaine, une des plus puissantes du monde, aurait des exigences beaucoup plus considérables que celles que nous font encourir la création et le maintien de la marine proposée par la loi qui nous est soumise.

Il devient évident qu'au point de vue financier, comme aux points de vue commercial, national et religieux, notre intérêt primordial est de repousser avec fermeté toute idée d'indépendance et d'annexion; et non seulement cela, mais notre avantage le plus clair est de nous imposer même de lourds sacrifices pour maintenir l'intégrité des liens qui nous unissent à l'Angleterre.

C'est ce qu'avait bien compris Mgr Plessis, qui, en 1807, disait à la population catholique de Québec:

" Vous avez compris que vos intérêts les plus chers ne sauraient être séparés des intérêts de la Grande-Bretagne," et qui disait encore: " Que ses ouailles seraient indignes du nom de catholiques et de canadiens s'ils montraient de la déloyauté ou même de l'indifférence quand il s'agit de remplir leur devoir de sujets dévoués aux intérêts de leur souverain ou à la défense du pays."

C'est en somme le langage qui a été tenu tour à tour par Mgr Panet, par NN. SS. Signay et Lartigue en 1837-38; par NN. SS. Baillargeon et Taché plus tard, et enfin par Mgr Bégin, évêque de Québec, qui disait il y a quelques années en pleine cathédrale de France: " Nous sommes heureux de vivre à l'ombre du drapeau britannique, et nous habitons une des contrées les plus libres de la terre."

Comme je ne désire pas prolonger mes remarques outre mesure, je dirai en terminant et en résumé, qu'en somme le parti libéral sur cette question évite les extrêmes; il adopte une proposition modérée qui consiste en l'établissement d'un service naval canadien, destiné à protéger nos côtes, nos villes maritimes, nos pêcheurs et notre commerce avec l'étranger.

La marine que nous proposons est le résultat de huit années d'étude; elle est purement canadienne, en ce sens qu'elle sera construite en Canada, que l'argent dépensé à cette fin, en matériaux et en salaire, le sera en Canada, et que le contrôle en est laissé au Parlement canadien.

Le plébiscite donnerait lieu à des appels désordonnés et aurait pour résultat inévitable d'ameuter la population anglaise en majorité en ce pays, contre la province de Québec et de créer un parti anglais contre un parti français, situation des plus sérieuses et des plus dangereuses.

Le projet de loi d'ailleurs comme le disait l'honorable député de Jacques-Cartier, l'autre jour, n'est que le prolongement d'une législation que nous avions déjà sous une forme plus restreinte dans nos statuts, d'une législation qui, suivant lui, n'est aucunement extraordinaire.

C'est le complément inévitable de notre merveilleux développement industriel, agricole, commercial et politique.

La maríne nationale aura pour effet d'assurer la paix et l'harmonie entre les races et sera une démonstration plausible de la loyauté du peuple canadien à la mère patrie qui nous a octroyé, à nous surtout de la province de Québec, les privilèges nationaux et religieux que, ni l'indépendance ni l'allégeance allemande, ni l'annexion aux Etats-Unis ne sauraient nous préserver.

Elle n'entraîne aucun service forcé de la part des citoyens de ce pays, et n'occasionnera aucune taxe nouvelle, les revenus ordinaires étant plus que suffisants pour faire face à cette dépense.

Elle répond à l'idéal canadien infiniment mieux que l'envoi de $25,000,000 tel que proposé par le chef conservateur, en ce sens qu'elle préserve notre autonomie et qu'elle résiste au mouvement de fédération impériale qui perce sous cette proposition.

Au lieu de se ranger sous la bannière de M. Borden qui propose d'abord cette contribution de $25,000,000, et ensuite la construction d'une marine à nos frais, mais dont le contrôle en serait distrait à l'Angleterre, le peuple du Canada préférera continuer sa confiance à l'éminent homme d'Etat qui a guidé ses destinées depuis quatorze ans, qui a assuré la grandeur et la prospérité du pays et qui en cette circonstance marche sur les traces de Lafontaine et de Cartier.

M. C. J. DOHERTY (Sainte-Marie, Montréal): Monsieur l'Orateur, avant d'entreprendre de faire la réplique ou d'apporter une réponse à l'éloquent discours auquel la Chambre a prêté une si vive attention, soit qu'elle approuve ou désapprouve les conclusions auxquelles l'orateur s'est arrêté, veuillez me permettre de présenter une courte remarque d'un incident qui s'est produit cet après-midi et sur quelques observations du député de Frontenac (M. Edwards). Il va sans dire que ma critique ne s'adresse nullement aux observations que l'honorable député a formulées, et qui seraient dérogatoires à la confiance qu'il faut, oui ou non, accorder, soit au premier ministre, soit à tout autre député de la droite; mais j'ai été fort peiné d'entendre notre honorable collègue formuler certaines observations qu'il s'est permises. J'ai remarqué qu'en terminant son discours, il a catégoriquement déclaré qu'il entendait bien ne rien dire de dérogatoire au loyalisme de la population franco-canadienne de la province de Québec.

Une VOIX: Blague!

M. DOHERTY: Il convient, toutefois, de ne pas passer sous silence quelques citations qu'il a jugé utile de faire. Comme il a déclaré ne pas vouloir révoquer en doute le loyalisme de la province de Québec, je tiens compte de cet aveu à mon honorable collègue.

M. GAUVREAU: C'est trop de bienveillance de votre part.

M. DOHERTY: Mais il convient de présenter à ce sujet une courte observation, afin de dissiper la fausse impression qu'auraient pu créer les citations que mon honorable collègue a jugé bon de faire. Je m'acquitte de cette tâche avec d'autant plus de bonheur que, n'étant pas Canadien-français, je ne suis pas directement intéressé; et en outre, par suite du fait que je ne saurais, à mon grand regret, souscrire à toutes les conclusions auxquelles se sont arrêtés, sur la question en discussion, les Canadiens-français qui siègent à la droite, ou bien les Canadiens-français ou quelques-uns d'entre eux, qui siègent à la gauche.

Ainsi, ce que je dirai n'aura pas pour objet d'appuyer l'une ou l'autre thèse. J'ai déclaré que je ne suis pas Canadien-français. Cependant, j'ai eu l'honneur et l'avantage de naître dans une province canadienne-française en grande partie.

M. C. A. WILSON: Je ne sais si je saisis bien le sens des observations de l'honorable député, mais ne croit-il pas que l'intérêt public exige que les paroles qui sont tombées de la bouche du représentant de Frontenac (M. Edwards) cet après-midi soient publiées dans toute l'étendue du pays, et, tout d'abord dans le hansard?

M. DOHERTY: Je ne puis prendre la responsabilité de répondre à cette question. Je ne crois pas qu'il m'appartienne de décider quelle publicité il faut donner à ces paroles. Quant à moi, je suis d'avis qu'il importe beaucoup plus de dissiper immédiatement l'impression fausse qu'elles ont pu créer et d'oublier et les paroles prononcées et l'impression qu'elles ont causée. Toutefois, c'est au représentant de Laval de juger si la reproduction de paroles qui semblent avoir été blessantes, bien que le député de Frontenac ait déclaré qu'il ne voulait blesser personne, serait de nature à entretenir l'harmonie entre les différentes nationalités.

Quoi qu'il en soit, je ne veux pas me laisser entraîner dans la discussion de ce sujet. Voici ce que j'ai à dire pour corriger l'impression que les citations rapportées par l'honorable député, ont pu causer. Je disais donc que, sans être Canadien-français, j'ai eu l'honneur et l'avantage de naître dans une province peuplée en grande partie de Canadiens-français. J'ai eu le plaisir et l'avantage de passer toute ma vie au milieu des Canadiens-français. Je crois connaître la population canadienne-française de la province de Québec aussi bien que n'importe quel homme qui n'appartient pas à cette nationalité, et je dois dire que tout ce que je connais des Canadiens-français est de nature à m'inspirer la confiance la plus absolue dans leur fidélité sans réserve à leur patrie et à la couronne sous laquelle nous vivons tous. Non seulement j'ai eu l'avantage de les connaître et de vivre au milieu d'eux dans le monde, mais j'ai eu le plaisir et l'honneur de faire du service, lors de la rébellion de 1885, dans un régiment exclusivement canadien-français, le 65e, et je puis affirmer que la cause canadienne n'a pas eu de défenseurs plus braves, plus intré-

pides et plus dévoués que nos compatriotes canadien-français.

Je désire surtout parler d'un ouvrage et d'une citation qu'on était censé avoir empruntée à cet ouvrage. J'ai le plaisir et l'avantage de connaître le révérend Père Hamon dont on a prétendu citer l'ouvrage cet après-midi. Je ferai d'abord observer que le Père Hamon n'était pas un Canadien-français. Je ne dis pas cela pour le dénigrer, car il était un de mes amis et un homme pour lequel je professais le plus grand respect. Cependant, le Père Hamon était Français et, à ce titre, il aurait pu, sans faire planer le moindre doute sur la loyauté des Canadiens-français, donner cours à ses aspirations au sujet des destinées de la race française sur le continent américain. Mais, inutile de nous appesantir sur ce point, car j'ai pris la peine d'envoyer chercher l'ouvrage en question, je l'ai ouvert au chapitre cité, le chapitre 18, que j'ai parcouru attentivement et il ne contient pas un mot dont on puisse torturer le sens au point de le rapprocher de la citation qu'on nous a dit avoir été empruntée à l'ouvrage du Père Hamon. Quant à l'autre ouvrage dont il a été question, je ne le connais pas.

M. EDWARDS: Que l'honorable député me permette de dire que j'ai cité ce qui était censé être une traduction anglaise exacte de cet ouvrage. Si l'honorable député déclare que cette traduction n'était pas exacte, je serai bien aise d'accepter l'assurance qu'il m'en donnera. Je ne désire pas dénaturer les paroles de qui que ce soit.

M. DOHERTY: Non seulement cette traduction n'est pas fidèle, mais il n'y a rien, absolument rien dans le texte qui signifie l'interprétation qu'on lui donne. Je ne prétends pas que j'ai lu tout le livre, mais j'ai lu les chapitres auxquels on est censé avoir emprunté ce passage et j'ai constaté qu'on en a dénaturé le sens, en le traduisant, au point de donner une notion erronée de ce qu'ils contiennent. Naturellement, le représentant de Frontenac ne peut pas être responsable et il a, sans aucun doute, fait ces citations avec la plus insigne bonne foi.

Loin de suggérer le projet de fonder une république française, l'auteur a, dans ces chapitres, fait preuve d'une extrême prudence afin de ne pas exprimer d'opinion, au point de vue politique, de la race canadienne-française, tant dans les états de la Nouvelle-Angleterre—que son ouvrage concernait—que dans la province de Québec.

Quant à l'autre ouvrage que l'honorable député a mentionné, je ne l'ai pas lu, mais je n'ai certainement jamais constaté qu'il ait produit parmi les Canadiens-français les résultats auxquels on aurait pu s'attendre si cet ouvrage avait été aussi violent qu'on l'a laissé croire. D'ailleurs, s'il s'agit d'une traduction, ce que j'ai appris en feuilletant l'autre ouvrage que l'honorable député a cité pourrait l'édifier au sujet de celui-ci. Je ne désire pas pousser l'affaire plus loin.

Il a été question d'autre chose—d'un discours d'un homme politique éminent de la province de Québec, maintenant disparu de la scène. Quelle que soit l'opinion du peuple au sujet de l'œuvre politique ou de la carrière publique de cet homme, c'est après la fin de cette carrière, après qu'il eût été, à tort ou à raison, chassé du pouvoir par les suffrages presque unanimes de ses compatriotes qu'il a exprimé les sentiments que le député de Frontenac vient de rappeler; aussi, il n'y a pas lieu, il me semble, de tirer la conclusion que ces sentiments sont partagés par la population canadienne-française.

Je dois m'excuser d'avoir traité cette question qui, cela va sans dire, n'a pas trait au sujet de la discussion; mais j'ai cru qu'il était de mon devoir de faire le peu que je pouvais pour prévenir toute fausse notion de nature à faire naître des préjugés parmi les différentes nationalités.

Ayant vidé cet incident et sachant que je ne pourrais pas traiter convenablement l'importante question dont la Chambre est saisie et au sujet de laquelle nous sommes tenus d'exprimer notre opinion sans rien omettre, je vous prie, monsieur l'Orateur, de me permettre de proposer le renvoi de la suite du débat.

(La motion est adoptée et la séance est levée à six heures.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 24 février 1910.

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

M. JOHN D. McCOLL propose :

Que le comité spécial permanent des comptes publics soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

La motion est adoptée.

1re LECTURE.

D'un projet de loi (n° 146), déposé par M. Harty, concernant la compagnie du chemin de fer de Kingston à Smith's Falls et à Ottawa.

QUESTIONS.

USAGE PAR LES CANADIENS DES CANAUX DE NEW-YORK.

M. PERLEY demande:

Les cargo-boats canadiens sont-ils à même d'utiliser les canaux de l'état de New-York? Dans l'affirmative, quel est le texte de loi qui l'autorise? Dans la négative, quel est le texte de loi ou le règlement qui le défend?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Aux termes du traité de Washington, le gouvernement des Etats-Unis s'est engagé à prier instamment les gouvernements des états à accorder aux sujets anglais l'usage de leurs divers canaux se rattachant à la navigation des lacs ou des rivières limitrophes, cela aux mêmes conditions qu'aux habitants des Etats-Unis; mais le gouvernement ne saurait dire que ces instances ont été jusqu'ici productives de résultats pratiques.

Bien entendu, ce n'est pas un sujet relevant des attributions législatives du Parlement canadien, et le Gouvernement n'est pas à même de dire quelles mesures législatives (s'il en est) ont été prises sur le sujet par l'état de New-York.

HANGAR A CHARBON SUR LA VOIE DE L'INTERCOLONIAL.

M. GAUVREAU demande:

Le département des Chemins de fer a-t-il autorisé quelqu'un, et dans l'affirmative, qui a-t-il autorisé, à construire un hangar sur le terrain bordant la voie de l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup. Quand cette autorisation a-t-elle été accordée et par qui?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Au mois d'août 1908, M. Doucet s'est adressé à M. T. C. Burpee, ingénieur préposé à l'entretien de l'Intercolonial à la Rivière-du-Loup, en vue de se faire autoriser à installer sur le côté ouest du tas son conduit à charbon jusque-là situé à l'est, vu qu'il serait ainsi à même d'opérer beaucoup plus rapidement le déchargement des wagons. M. Burpee a permis à M. Doucet de faire ce changement, qui serait à l'avantage du chemin de fer, mais la construction d'un hangar à charbon à l'endroit en question n'a pas été autorisée.

REVUE MILITAIRE A PETEWAWA.

M. GERALD WHITE (Renfrew): Je regrette de ne pas voir le ministre de la Milice à son siège, car je voudrais signaler à son attention un article paru dans le "Journal" d'hier soir, et ainsi conçu:

Les préparatifs pour la grande revue des troupes canadiennes au camp militaire de Petewawa, qui va nous valoir la visite du général sir John French, l'une des idoles du public anglais, prennent déjà une forme plus précise.

On s'attend que sir John French sera ici au mois de juin prochain, et que sa visite donnera lieu à une revue du plus grand nombre de miliciens qu'il soit possible de réunir d'un seul coup à Petewawa.

Il est probable que tous les bataillons urbains et ruraux, à partir de Toronto dans la direction de l'ouest et de Québec dans la direction de l'est, y seront convoqués durant le mois de juin et seront passés en revue par le fameux commandant. Cela veut dire, si les préparatifs sont menés à bien, qu'il n'y aura pas de camp cette année à des endroits tels que Rockliffe ou Brockville.

La question du transport des troupes constitue une des principales difficultés, mais il paraîtrait que les compagnies de chemins de fer ont été consultées, et que les préparatifs à ce égard seront parfaits dans tous les détails.

On n'a pas oublié que l'année dernière lorsque le "Journal" lança le premier cette nouvelle, les autres journaux de la ville se hâtèrent d'y opposer de féroces démentis, en se réclamant d'entrevues qu'ils auraient eues avec de "hauts fonctionnaires" du département de la Milice qu'on ne nommait pas.

Voudra-t-on me dire si cette déclaration est exacte; et, dans l'affirmative, quand cette revue aura-t-elle lieu et quel nombre de miliciens y prendront part?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je regrette que mon collègue ne soit pas à son siège, mais je verrai à ce que cette question lui soit soumise, et il y répondra probablement demain.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 95) concernant le service de la marine du Canada, sur l'amendement de M. Borden et sur le sous-amendement de M. Monk.

M. C. J. DOHERTY (Montréal) (Sainte-Anne): Me permettra-t-on, au début, de dire la satisfaction qu'éprouvent, j'en suis sûr, tous les membres de la députation à revoir le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) à son siège, puisque cela veut dire que le très honorable premier ministre est entièrement revenu de sa récente indisposition, que nous regrettions tous et qui lui a attiré toutes nos sympathies.

Mais à mon regret, il me faut tout de suite reconnaître la peine que j'éprouve à la pensée que le très honorable premier ministre, si vite après son retour va être forcé de prêter l'oreille à ma contribution au concert cacophonique que la gauche a, paraît-il fait entendre et qui a eu un effet si désastreux sur l'oreille musicale du très honorable premier ministre. Cette expression euphonique, par laquelle il

a voulu qualifier notre contribution au débat, se trouve au cours d'une réprimande dont le très honorable premier ministre a cru bon de gratifier les membres de la gauche, sans le moindre favoritisme pour aucun d'eux, à l'occasion du dépôt du projet de loi en délibération. Il nous a réprimandé pour avoir pris la parole et produit ainsi une dissonnante cacophonie; il nous avait réprimandés auparavant de ce que nous gardions le silence, silence qui lui inspirait une grande méfiance de ce qui pouvait se passer dans notre esprit; et il nous a réprimandés très sévèrement pour cette raison que dans la délibération de cet important sujet, si gros de conséquences pour notre patrie commune et pour l'empire dont nous formons partie, nous aurions outrepassé toutes les bornes et rendu le pardon impossible de sa part. Je suis donc un peu perplexe lorsqu'il s'agit de me rendre compte exactement de la ligne de conduite qui dans les circonstances nous aurait assuré le bon vouloir du très honorable premier ministre. Je suis venu à me demander s'il n'aurait pas voulu nous voir suivre la ligne de conduite illustrée par la carrière politique d'un célèbre marin, naguère premier lord de l'amirauté dans le cabinet anglais, et si habilement représenté sur la scène dans cet opéra bouffe qui a récréé notre jeunesse "Her Majesty's Ship Pinafore". Cet illustre personnage, tout en se promenant sur le pont avec toute la pompe et l'orgueil du pouvoir, aimait à relater à ses auditeurs admiratifs les incidents de sa carrière au parlement; il aimait surtout à se vanter de sa fidélité à son parti:

He had always voted at his party's call
And never thought of thinking for himself
at all.

Mais le très honorable premier ministre ne pouvait s'attendre à pareil dévouement de notre part, même s'il songeait à nous donner comme modèle la carrière de cet illustre marin. Il aurait dû se rappeler que ce grand personnage donnait aussitôt la raison d'être, l'explication de sa conduite dans les vers suivants qu'il récitait à ses auditeurs et admirateurs:

I thought so litte they rewarded me
By making me the ruler of the King's navee.

De ce côté-ci de la Chambre nous ne saurions compter sur une si haute récompense de notre bonne conduite. Ce n'est pas une insinuation que je fais ici. Loin de moi la pensée de froisser le moindrement qui que ce soit; je ne voudrais nullement donner à penser que tous ces honorables députés de la droite, mus par un sentiment très répandu au sein de l'humanité, puissent nourrir l'espoir en prenant ce grand homme comme modèle d'obtenir la même récompense que lui et d'être tous un jour amiraux de la marine du roi, ou plutôt, aux termes du présent projet de loi, de la marine du Gouverneur en conseil.

Après nous avoir adressé ces sévères réprimandes, au cours desquelles le très honorable premier ministre, armé du gourdin fleuri qui ne le quitte pas, s'est mis à frapper lourdement tant sur les dévôts pharisiens qui lui font face que sur les effrontés publicains qu'il soupçonne d'être opposés à son projet, le très honorable premier ministre, dis-je, m'a paru être de cette humeur particulière que l'on attribue parfois à mes compatriotes en face d'une tête sur laquelle il ferait bon de frapper. Aussi, ne s'est-il pas fait faute de distribuer ses coups avec une parfaite impartialité sur les têtes de ceux qui, de ce côté-ci de la Chambre, osaient se dresser devant lui; ensuite, jetant de son propre côté un coup-d'œil circulaire, il a, je n'en doute pas, cherché si, par hasard, il pouvait bien y avoir quelqu'un là à qui donner un coup de sa serviette. Ne trouvant rien de ce côté-là, il a évoqué l'esprit de notre vieil et et honorable ami, Pierre l'Hermite. Je me demande encore si le saint homme a pu redresser convenablement son nimbe depuis que le très honorable premier ministre l'a frappé si lourdement. En rappelant, monsieur l'Orateur, cette réprimande, qui s'est terminée par un contraste que le très honorable premier ministre a établi entre ses adversaires de la gauche et lui en particulier et ceux qui partagent ses opinions, je n'ai eu d'autre objet que de me préparer à confesser jugement si cette réprimande pouvait s'adresser à moi. Heureusement pour moi, je n'étais pas, à l'époque, parmi ceux qui avaient pris la parole, qui avaient contribué à faire naître ce concert cacophonique dont il se plaint. Autrement, je me demande si jamais j'aurais pu me remettre des effets de cette réprimande si vertement administrée. Je m'étonne que ceux-là à qui elle devait s'adresser aient pu se relever avec tant de bonheur. Je ne sache rien de plus pénible que d'être ainsi accusé, en des termes d'une telle délicatesse, d'avoir créé cette dissonnance, si ce n'est, monsieur l'Orateur, de s'être trouvé dans le cas de mériter une répression de votre part. Mais, monsieur l'Orateur ,j'ai la plus entière certitude que, si jamais vous vous trouviez dans la pénible nécessité d'apostropher quelqu'un, moi par exemple, votre bon cœur ne vous permettrait pas de le faire avec une pareille dureté. Hélas! monsieur l'Orateur, il faut bien que je le dise, j'ai été l'un de ceux qui ont osé penser.

Il s'en est trouvé d'autres, en grand nombre je crois, pour ne pas dire tous, qui, de ce côté-ci de la Chambre, ont mérité leur bonne part des réprimandes du très honorable premier ministre, pour l'audace qu'ils ont eue d'avoir une opinion à eux. Nous avons cru devoir réflechir sur cette grande question: nous l'avons fait dans nos matinées; nous y sommes revenus dans nos

soirées, et j'oserais dire, que pour certains d'entre nous, leurs réflexions les ont accompagnés jusque dans la nuit. Pour ma part, j'avoue m'être rendu coupable de la chose, et je le dis avec la légitime fierté d'un homme qui tient à remplir consciencieusement l'une des obligations les plus solennelles qu'il ait jamais été donné à un représentant du peuple de ce pays de remplir en cette qualité, et qui va prendre part à la solution d'un problème, le plus grave peut-être qui ait jamais fait l'objet des délibérations de cette Chambre, depuis que cette Chambre existe.

Après avoir discouru comme je l'ai fait sur la question qui a donné lieu à ce débat, il n'entre pas dans ma pensée, monsieur l'Orateur, de toucher à d'autres sujets susceptibles de faire naître diverses opinions, comme, par exemple, la politique des partis ou la conduite des personnes. Nous sommes aujourd'hui en face d'une question qui dépasse toute considération ayant trait à la conduite individuelle de chacun d'entre nous, comme aussi à l'histoire de l'un et l'autre des partis qui délibèrent en ce moment sous votre direction. La question qui nous est soumise impose, il me semble, à chacun de nous, dans la mesure du possible le devoir d'écarter, en la discutant, toute influence provenant des sentiments de race ou de parti, ou encore de ces sentiments qu'engendrent dans le cœur humain la différence des croyances, ou telle différence qui résulte des points de vue divers naissant de la diversité des lieux où chacun habite. Nous sommes, pour l'heure, le Parlement du Canada; c'est comme tels que nous sommes appelés à régler les importantes questions qui se trouvent impliquées dans le projet présenté par le ministère et dans les modifications que l'on propose d'y apporter. Ce que le Canada est en droit d'attendre de nous, c'est que nous mettions du calme dans nos délibérations et que nous exercions dans la circonstance, les meilleures facultés que le Ciel a départies à chacun de nous. Nous sommes le Parlement du Canada, chargé, premièrement, comme corps législatif, de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement de ce pays. Il y a plus encore, nous sommes ici chargés en tant que Parlement du Canada de pourvoir—obligation autrement importante—à la protection et à la défense des droits de ce grand pays, dont les destinées ont été mises entre nos mains par une Providence toute sage et toute bonne.

Nous sommes, dis-je, chargés de défendre les intérêts de ce grand pays; mais—et ceci est encore plus important—nous avons aussi l'obligation stricte de voir à ce que ce pays fasse en sorte que, dans l'accomplissement de ses devoirs, son honneur demeure, aux yeux de l'univers, intact et insoupçonné. Après avoir, monsieur l'Orateur, condamné ceux qui se tiennent dans l'intérieur du temple et se proclament, à l'instar des pharisiens, les seuls qui aient su convenablement exposer la vraie doctrine en ce qui regarde nos devoirs envers l'empire; après avoir condamné ceux-ci pour leur prétention à posséder, eux seuls, la véritable essence du loyalisme, le très honorable premier ministre m'a paru vouloir dépasser en pharisaïsme ces mêmes pharisiens; et nous l'avons vu remercier Dieu de ce que lui et ceux qui pensent avec lui étaient au moins de vrais Canadiens. Pour nous, il nous renvoie aux ténèbres extérieures, où, faute de lamentations et de grincements de dents, on ne trouve, à son dire, qu'un loyalisme exagéré, un impérialisme outré et, par-dessus tout, une hostilité féroce à l'endroit de notre autonomie. Je tiens, monsieur l'Orateur, à protester contre cette démarcation dont il a plu à mon très honorable ami de tirer la ligne entre ceux qui lui donnent leur appui et ceux qui croient de leur devoir de s'opposer à son projet. Ce n'est rien dire de trop, je suppose, que de prétendre, moi aussi, à ce titre de Canadien, dans un sens aussi large qu'il plaira au très honorable premier ministre de donner à cette expression. M'est avis que nous sommes ici, dans cette Chambre, deux cent vingt-un Canadiens, sachant avec orgueil ce que signifie ce titre, et nullement enclins à l'oublier. En me disant Canadien, monsieur l'Orateur, je pense à la réponse donnée, il y a cent cinquante ans environ, le jour où capitulait la noble ville ou j'ai eu le bonheur de naître et que je me fais gloire de représenter en partie dans cette Chambre.

A la question faite alors au général de l'armée victorieuse sur le sort réservé aux habitants de ce qui constituait dans le temps la province de Québec, sa réponse a été: "Ils deviennent de ce moment sujets du roi." Cela veut dire, monsieur l'Orateur, qu'à partir de ce jour-là, être Canadien, ç'a été d'avoir le droit de se proclamer citoyen vivement attaché à son pays; mais aussi d'avoir le droit de se dire sujet britannique. Pour ma part, je n'admets aucune ligne de séparation entre ces deux choses. Cette réponse peut avoir résonné un peu durement aux oreilles de ceux à qui elle était faite dans le temps, mais elle n'en contenait pas moins la charte des libertés dont nous jouissons aujourd'hui et dont, je l'espère, continueront de jouir, au même titre, nos arrière-petits-neveux dans toute la durée des siècles à venir. Sans doute qu'à cette époque, certaines classes de personnes furent frappées d'incapacités relatives; mais, depuis longtemps, ces incapacités sont disparues, si bien que le souvenir s'en est perdu, et, aujourd'hui, notre qualité de sujets canadiens du roi nous fait jouir d'une liberté

M. DOHERTY.

égale à celle de n'importe quel peuple au monde. C'est ce qui me fait dire que le très honorable premier ministre a mal joué son rôle de publicain; il ne s'est pas reconnu pécheur, mais, au contraire, il a, en véritable pharisien, réclamé pour lui seul l'exclusive possession du titre de Canadien.

C'est comme Canadien, monsieur l'Orateur, que j'aborde l'étude de cette question. A cette phase du débat, il serait bien impossible, je pense, de mettre en doute la véritable nature de ce projet, qui est d'assurer à la défense impériale une contribution lui venant du Canada. Dans son très éloquent discours d'hier après-midi, l'honorable député de la Beauce (M. Béland) s'est tellement appliqué à amoindrir les projets du Gouvernement qu'il a cru devoir, en fin de compte, les réduire à une simple police maritime.

Je me demande quelle conception l'honorable député a pu se faire des usages auxquels cette police maritime serait employée. Je ne sache pas, par exemple, que la piraterie soit encore bien en vogue. Je ne connais aucun pays, petit ou grand, qui soit, à l'heure qu'il est, dans la nécessité d'établir et de maintenir une police maritime chargée de protéger son commerce. Le commerce canadien, comme celui de toutes les nations en général, trouve protection dans l'existence de ces grandes et puissantes marines que maintiennent les peuples forts de l'univers, lesquelles marines servent à protéger le commerce de tous contre les malfaiteurs et les déprédateurs. La propre fonction d'une police m'a toujours paru être de veiller sur les gens de cette espèce. En dépit de tous les efforts que l'on fait pour dissimuler la chose, je crois pouvoir dire en toute sécurité que le véritable objet de ce projet, avoué ou non, est, pour le Canada, de remplir l'obligation qui lui incombe de contribuer à la défense de l'empire. Pour ce qui est de savoir si cet objet sera atteint, mon intention n'est pas d'en parler. D'autres, avant moi, ont épuisé la matière. Dans tous les cas, il est manifeste pour moi que ce projet doit être considéré comme un premier pas fait par le Canada vers l'établissement de moyens permanents de participations et de contributions au maintien d'une force navale, impériale; un moyen de prendre notre part sur mer à la défense de l'empire dans toutes ses parties. Je veux qu'il soit bien compris que, si je m'oppose au projet, ce n'est pas à cause de cela, mais parce qu'il comporte avec lui certaines conséquences. Ce projet comporte nécessairement des conditions préalables, conditions auxquelles le très honorable premier ministre n'a jamais songé, pas plus que son cabinet, qui n'en laisse pas moins de se regarder comme le gardien tout indiqué de l'autonomie de ce pays. A tout événement, s'ils y ont songé, cela n'apparaît pas dans leurs actes.

Monsieur l'Orateur, une marine est essentiellement une force dont le champ d'activité est sur l'océan. Une simple marine de défense qui demeurerait toujours au pays serait absolument ou du moins presque entièrement inutile. Une marine, puisque nous n'en avons pas besoin en temps de paix pour cette fonction de police qui se dessine si fortement et tient une si large place dans le projet, aux yeux du député de la Beauce (M. Béland), est une force à utiliser en temps de guerre, et cela sur l'océan. Je ne pose nullement en autorité en pareille matière, mais je puis invoquer à l'appui de la proposition que j'ai formulée le témoignage d'une autorité irrécusable aux yeux de cette Chambre, autorité invoquée en faveur de leurs prétentions respectives, par les honorables députés, partisans de l'une ou de l'autre proposition en discussion ici. Il s'agit de l'amirauté britannique. Il figure parmi ces documents un mémoire soumis par l'amirauté à la conférence coloniale de 1907 et dans ce mémoire elle expose les principes sur lesquels repose la puissance maritime. Après une longue dissertation sur les diverses fonctions de la marine, on lit ce qui suit:

> Dans les observations précédentes, le mot "défense" ne figure point. On l'a omis à dessein, parce que l'objectif primordial visé par la marine britannique n'est nullement la défense de quoi que ce soit.

Evidemment, nous allons avoir une marine. Notre flotte ne sera pas copiée sur le modèle de la flotte britannique et cependant la marine britannique a bien quelques succès à son crédit.

> . . .mais bien d'attaquer les flottes de l'ennemi et en les mettant en déroute, de protéger l'empire britannique, son commerce et ses navires. Voilà le but visé en dernière analyse.
>
> L'emploi du mot défense prêterait à la confusion, car il comporte l'idée d'une chose à défendre qui dirigerait l'attention vers la défense locale, au lieu de la concentrer sur la force d'où doit venir l'attaque.
>
> Le rôle traditionnel de la marine britannique n'est pas d'agir sur la défensive, mais de se préparer à attaquer la force qui menace—en d'autres termes, de prendre l'offensive. Dans une circonstance, l'Angleterre s'écarta de son rôle traditionnel, et agissant sur la défensive, tint ses navires au port dégréés, déséquipés et désarmés, et la conséquence fut que la flotte hollandaise remonta la Medway et brûla les navires de guerre, à leurs ancrages.

Cela m'autorise à dire que la marine n'est pas une arme défensive mais offensive. Et j'attache un sens prophétique aux paroles de ces hommes distingués affirmant que l'emploi du mot défense serait propre à induire en erreur. Or, monsieur l'Orateur, ce mot "défense", les honorables députés de la droite l'emploient à satiété, comme

une excuse pour la création de cette marine. Je me contente de répéter, avec les lords de l'amirauté, que l'emploi du mot "défense" est propre à induire en erreur.

Je n'entreprendrai pas de dire dans quel but ou dans quelle intention les droitiers affirment que cette marine est créée dans un but de défense. Dans ce débat comme en d'autres circonstances, je ne n'ai cure des motifs ou des mobiles qui font agir les hommes. Si on me propose une mesure qui s'impose à mon approbation, je lui prête volontiers mon appui, quand bien même les mobiles de l'auteur de cette mesure seraient détestables. D'autre part, si la mesure proposée ou la chose suggérée, comme s'imposant de droit, ne rallie pas mon approbation, je leur refuserai mon adhésion, si excellents que puissent être les motifs de l'auteur de cette proposition. Je ne m'occupe donc nullement des motifs qui ont pu inspirer les auteurs de cette mesure ou les motifs de ceux qui s'en font les partisans et les défenseurs. Seulement j'ajoute—et nul ne saurait, je crois, se formaliser de mes paroles—que le mot "défense" ainsi qu'on l'applique à cette marine, est propre à induire en erreur.

On pourrait proprement appliquer à la guerre navale, et même à toute guerre, la théorie que cet amusant Américain, ce rusé maquignon, David Harum, trouva moyen d'appliquer directement à son propre négoce. C'est une règle de conduite très peu biblique, il est vrai, mais après tout, la guerre est rien moins que biblique et ainsi en est-il du métier de maquignon. David Harum disait que la seule règle de conduite à laquelle il faut adhérer, quand on veut changer de chevaux, c'est de faire à l'autre particulier ce qu'il voudrait vous faire à vous-même et de le devancer.

Monsieur l'Orateur, la marine dont le rôle se bornerait uniquement à la défense et qui attendrait que l'autre particulier la devançat en frappant le premier coup, n'en porterait guère de second.

Cette conception d'une marine créée dans le seul but de la défense locale est donc opposée à la nature même des choses. Le champ assigné à l'activité d'une flotte, l'objectif même de son existence et les conditions essentielles à la réussite de ses opérations, tout cela exclut l'idée de simple défense locale.

Nous voulons créer une force navale; mais quel que soit le nom dont on la décore et qu'on parle tant qu'on voudra de la maîtrise absolue et exclusive exercée par le Parlement sur cette flotte, qui serait utilisée au seul bénéfice du pays et au bénéfice de nul autre, et cela toujours subordonnément à la décision du Parlement canadien, il faut se rappeler ceci: c'est que, sous peine de condamner cette marine à une parfaite impuissance, force nous sera bien de consentir à ce que cette flotte soit

soustraite à la direction du Gouvernement de ce pays et qu'elle participe aux opérations militaires nécessaires en temps de guerre, sur le vaste champ de l'océan. Si l'on veut que ces opérations aboutissent au succès il est absolument essentiel qu'elles soient soumises à une direction centrale. Je ne me pose nullement ici en partisan ou en adversaire de ce système; seulement, puisque nous tenons à donner à notre marine sa pleine valeur et toute son utilité, je prétends qu'on ne saurait en faire une marine casanière. Enfin, monsieur l'Orateur, si cette flotte est vouée d'avance à l'impuissance, alors mieux vaudrait, n'est-ce pas, garder notre argent.

Monsieur l'Orateur, voici le trait caractéristique de cette mesure législative tendant à la création d'une marine; c'est que, fatalement elle aboutit à une situation telle que nous ne saurions ne pas participer aux guerres qui peuvent résulter de la politique étrangère de la mère patrie; car, nous sommes absolument liés par cette politique extérieure, puisque la mère patrie possède, d'une façon exclusive et à fort bon droit dans les conditions actuelles, la direction des relations étrangères l'intéressant elle-même et concernant toutes ses colonies.

Après tout, une marine est une arme employée pour faire respecter les droits respectifs réclamés par différentes nations et pour soutenir et défendre les droits d'une nation contre une autre, advenant qu'elle croirait qu'il y a eu violation de ses droits. La conclusion qui se dégage clairement de là c'est que la direction d'une force navale est une fonction du pouvoir qui a la direction de cette politique étrangère, politique qui dirige la conduite d'une nation à l'égard des autres nations, que la marine est appelée à faire respecter.

A mes yeux, voici la conséquence qui découle évidemment de là; c'est que la condition préalable de toute participation de notre part à la défense navale de l'empire serait que le Canada eût voix au chapitre dans la direction et la détermination des relations extérieures de l'empire. En établissant cette proposition, je ne m'appuie pas uniquement sur ma propre autorité. En nombre de circonstances, des hommes d'Etat britanniques fort distingués ont reconnu l'absolue corrélation qui existe entre la participation à la défense navale et la participation à la direction de la politique extérieure que les forces navales de l'empire sont appelées à défendre. Au cours de la conférence de 1907, sir Henry Campbell-Bannerman, un homme d'Etat dont la mémoire, j'en suis sûr, est révérée de tous les députés, déclarait catégoriquement, dans un langage peut-être peu châtié, mais fort énergique:

Il est sans doute possible d'exagérer l'importance des besoins des dominions d'outremer, à titre de facteur dans nos défenses;

mais, quoi qu'il en soit, le coût de la défense navale et la responsabilité de la conduite des affaires étrangères sont choses corrélatives.

Ce langage, si peu éloquent qu'il soit, ne saurait être ni plus concis ni plus énergique. Vient ensuite la déclaration de lord Tweedmouth qui, se faisant l'interprète du Royaume-Uni et citant les paroles dont il attribuait la paternité au chef de ce Gouvernement: "Si vous avez besoin de notre aide, appelez-nous à vos conseils", reconnut expressément que c'était là une demande légitime, qu'il y avait corrélation absolue entre les deux choses et il déclara que le Royaume-Uni était prêt à appeler les dominions à ses conseils, si les états autonomes le demandaient eux-mêmes. Je désire observer ici que je ne partage pas l'avis de lord Tweedmouth sur le mode à suivre pour l'appel des nations-sœurs autonomes aux conseils de l'empire. Je n'ai pas en ce moment la mission de développer ici de théorie ou de suggérer de projet tendant à la réalisation de la condition préalable à l'adoption du système proposé. Je vise tout simplement à établir bien clairement que la détermination de la marche à suivre pour que le Canada ait réellement voix au chapitre dans la conduite des affaires étrangères de l'empire est une condition essentielle préalable à l'adoption d'un système permanent de participation à l'entretien des forces navales; c'est là, dis-je, une condition préalable nécessaire, si l'on veut que notre autonomie à laquelle le premier ministre attache à fort bon droit, à mon sens, une si haute importance, soit respectée et nous demeure dans toute son intégralité.

En outre, même le gouvernement de cette petite colonie du Cap de Bonne-Espérance, en présentant son vœu, à la conférence de 1907, a tenu à observer que "avant de se grever du fardeau et des dépenses se rattachant à pareille responsabilité (la participation à la défense de l'empire), il faudrait que les colonies fussent représentées au sein d'un conseil impérial où l'on discuterait les questions concernant, entre autres, la paix de tout l'empire. Enfin, je citerai une autorité d'un grand poids à mes propres yeux. Cette citation est empruntée d'un ouvrage du professeur Laurence Lowell, qui occupe, à l'université Harvard, la chaire de la science gouvernementale, et si je suis bien informé, il serait le président de cette université. C'est un ouvrage écrit dans un esprit que personne ne saurait suspecter comme entaché d'hostilité, puisque, au contraire, il respire la plus grande cordialité tant envers la mère patrie qu'à l'égard de ses colonies; en outre, cet ouvrage trahit une soigneuse étude des principes et de l'application des institutions britanniques, ce qui fait que les conclusions arrêtées par l'auteur ont droit à l'adhésion de tous ceux qui ont attentivement étudié les prémisses sur lesquelles reposent ces conclusions. Au sujet des relations entre la mère patrie et ses colonies, le professeur Lowell dit:

> Il serait donc possible, on le conçoit, que ce lien rattachant l'empire aux colonies autonomes puisse être soumis à un intense effort, en temps de guerre; mais la chose est fort improbable, tant que l'Angleterre aura une flotte suffisante. Or, en dépit de sa richesse, le fait de maintenir son empire des mers contre le monde entier est devenu un fardeau tellement pesant qu'elle veut que les colonies au bénéfice desquelles collectivement elle le supporte, en prennent leur part, ce qui ne saurait avoir lieu, sans qu'elle leur accorde réellement voix au chapitre dans la conduite de la politique intérieure que cette marine peut être appelée à faire respecter.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je n'emploie pas cet argument afin d'arriver à la conclusion que nous ne devrions jamais rien faire pour contribuer à l'entretien des forces navales anglaises ou que nous ne devrions jamais rien faire pour y contribuer au moyen d'une flotte que nous fournirions nous-mêmes. Je ne cherche pas à invoquer ce principe comme une base sur laquelle je voudrais voir le Canada, mon pays, s'appuyer pour éluder un devoir ou une obligation que le sentiment élevé de l'honneur pourrait lui faire regarder comme obligatoires.

Ce que je désire montrer c'est que, d'après notre constitution, le Canada n'est pas obligé légalement ou constitutionnellement de contribuer à la marine de l'empire et cette situation continuera à exister tant que le Royaume-Uni aura seul la direction exclusive des affaires étrangères. Il ne s'ensuit pas pourtant qu'il existe un obstacle insurmontable pour nous empêcher de jamais faire quelque chose en vue de venir en aide à la marine impériale; mais il s'ensuit qu'il existe un obstacle à faire disparaître avant que nous puissions accorder cette aide, si nous devons tout à la fois aider à la marine impériale et continuer en même temps à jouir de notre propre autonomie. Il est absolument essentiel, juste et légitime que la partie de l'empire qui prend exclusivement à sa charge le fardeau de la défense générale de l'empire, et plus particulièrement de la défense navale, ait la direction exclusive de sa politique étrangère. A la main qui tient l'épée de l'empire appartient le droit de tenir le sceptre de l'empire, mais on dit que l'heure est venue pour nous de commencer à prendre notre part de la défense générale de l'empire, particulièrement de la défense navale et c'est parce que ce principe est admis par le Gouvernement que nous avons à faire l'examen du bill qui nous est présenté. Je ne désire nullement mettre en controverse cette proposition. Je suis prêt à reconnaître que si le Canada a été jusqu'à présent dans la situation

d'une colonie protégée, s'il a été dans la situation d'un enfant en nourrice ou d'un garçon qui sort à peine de la chambre des enfants et qui par conséquent a le droit de réclamer la protection de ses parents, il a à peine atteint cet âge où l'on peut s'attendre à ce qu'il prenne soin de lui-même. J'admets volontiers que le Canada est arrivé à la situation d'un jeune homme qui a atteint une certaine maturité, qui a quitté sa famille pour bâtir sa propre demeure, mais qui est encore sous la direction et la protection de ses parents dont il écoute les avis, tout en ayant amassé pour lui-même une certaine provision d'aisance et de force.

J'admets bien volontiers que dans ces circonstances il est parfaitement juste que son père lui dise: "Il est temps que vous m'aidiez à porter le fardeau dont je suis chargé; il est temps que vous m'aidiez, comme un homme, dans les difficultés que peuvent me créer des voisins ennuyeux et processifs; il est temps que vous veniez à mon aide, même en dépensant une partie de votre fortune et que vous preniez votre part des conséquences des entreprises dans lesquelles je suis engagé, entreprises que, si elles tournent directement à mon bénéfice et à mon avantage, doivent indirectement se terminer de la même manière pour vous. Je suis prêt à accepter cette idée. Mais il me semble que le jeune homme qui a atteint sa maturité et à qui l'on demande de prendre une part dans les résultats des opérations de ses parents, devrait aussi avoir en retour le droit inséparable de donner son avis dans la direction des opérations pour lesquelles il sera tenu conjointement responsable. S'il exprimait cette prétention je ne crois pas qu'on pourrait l'accuser d'outrepasser ses droits. Mais on pourrait dire aussi que si le Canada possède ce droit, il peut y renoncer. Je n'admets pas cette proposition. J'ai dit ce que je considérais être le droit du Canada, mais je crois que j'aurais décrit la situation d'une façon plus exacte si j'avais dit quel était le devoir du Canada. Je comprends bien que le Canada, en prenant à sa charge une partie de la responsabilité du contrôle des affaires étrangères, assumerait des obligations peut-être même plus onéreuses qu'une contribution au maintien des forces de l'empire. Je reconnais qu'il accepterait une immense responsabilité qui pourrait se rapetisser jusqu'à ce qu'on dise que si le Canada avait bien fait de prendre à son compte une partie de la défense de l'empire sans demander voix au chapitre dans le contrôle de ses affaires étrangères, s'il avait bien fait de contribuer à cette défense d'une façon ou d'une autre, s'il avait bien fait de prendre une part dans les guerres de l'empire, il aurait été encore préférable pour lui de ne rien faire et de ne prendre aucune responsabilité. Ce serait beaucoup plus

facile pour le Canada. Je ne nie pas cela. Ce serait certainement plus simple pour le Canada, mais en notre qualité de membres de ce Parlement, nous avons charge de quelque chose qui est d'une importance beaucoup plus grande que les intérêts ou même les droits de ce pays. Nous sommes chargés de voir à ce que ce pays accomplisse ses devoirs et je dis que si nous entreprenons de créer une force navale qui doit être utilisée en temps de guerre et si nous disons en même temps que nous repoussons toute responsabilité relativement aux guerres dans lesquelles cette force pourrait être utilisée, nous ne renonçons pas seulement à un droit mais nous éludons un devoir.

De toutes les choses que nous ne devrions pas faire ni laisser faire à notre pays, je n'en connais pas que nous devrions éviter davantage que celle qui consiste à permettre à notre pays ou à l'aider à esquiver son devoir. J'ai dit que l'autonomie du Canada m'était aussi précieuse qu'elle peut l'être à quiconque dans cette Chambre. Cependant je comprends dans l'autonomie du pays quelque chose de plus que la maîtrise exclusive de ses richesses matérielles et le droit exclusif d'avoir et de conserver pour lui-même son argent. Il y a des choses qui, pour un homme comme pour une nation, sont d'une valeur de beaucoup supérieure aux biens de ce monde, de beaucoup supérieure à la richesse soit qu'elle consiste dans un amas visible d'argent, soit qu'elle comporte tout ce qui peut constituer la richesse matérielle dans ce monde. Si nous devons avoir notre autonomie, il me semble que nous devons avoir non seulement la direction de nos affaires intérieures, non seulement nous devons la tenir dans nos mains, non seulement nous devons conserver l'administration et la direction des affaires de notre pays qui compose une partie de l'empire auquel nous appartenons, mais encore nous devons aussi conserver pour nous et pour notre nation le droit de déclarer que son âme lui appartient, ainsi que sa conscience. Je ne veux pas, monsieur l'Orateur, qu'on se méprenne sur mes paroles, je ne veux pas, parce que je m'exprime ainsi, que l'on en tire la conclusion que j'exprime un sentiment de défiance à l'égard des autorités qui dirigent maintenant les affaires étrangères de ce grand empire. Je ne veux pas que l'on suppose que j'aie le désir de laisser croire que j'ai quelques raisons de craindre qu'elles tenteront de nous entraîner dans une guerre qui sera absolument injuste et inéquitable. Rien n'est plus loin de ma pensée. Voici ce que je prétends: je puis avoir la confiance la plus grande, la plus illimitée dans un autre homme—je suis heureux de dire que je compte des amis dans l'honneur et dans l'esprit de droiture desquels j'ai une confiance aussi ferme

qu'en moi-même—mais je n'ai pas le droit de confier au plus honorable de ces hommes la garde de ma conscience. Je dis donc que ce pays n'a pas le droit, quelque grande, quelque complète, quelque absolument parfaite que puisse être sa confiance dans les autorités impériales de leur confier la garde de sa conscience. Et il n'y a rien qui puisse intéresser davantage une nation et qui puisse concerner plus immédiatement sa conscience que la question de savoir quand, pourquoi et contre qui son armée sera employée.

Je ne prétends pas que nous ne devrions pas prendre une partie du fardeau de la défense, parce que nous n'avons pas reçu le droit de nous prononcer—car il n'est pas reconnu que nous n'avons pas le droit de nous prononcer pour la direction de la politique étrangère; je dis que lorsque l'on nous parle de notre devoir de participer au maintien des flottes de l'empire, on nous parle nécessairement en même temps d'un autre devoir qui est celui de partager le lourd fardeau de la direction des affaires étrangères de l'empire.

Je prétends, par conséquent, que nous ne sommes pas libres de choisir d'accomplir un devoir et de refuser d'accomplir l'autre, parce que ces deux devoirs sont inséparablement liés ensemble. J'ai dit que je ne défendais pas cette idée comme un motif pour ne pas adopter le bill qui nous est soumis et qui a pour but de nous engager dans une politique de participation permanente au maintien des forces navales de l'empire, ou parce que je cherche à m'en servir pour éluder un devoir qui nous incombe en vue d'aider l'empire comme devrait le faire un homme honorable ou un pays qui a le sentiment de son honneur; je préférerais plutôt me tromper, au nom de notre pays comme je préférerais plutôt me tromper en mon nom en faisant un peu plus que l'honneur ne me demanderait de faire, que de courir le risque de faire moins que l'honneur me le demanderait. Il n'est pas improbable, monsieur l'Orateur, que nos relations soient arrangées de telle façon, avec les différentes nations comprises dans l'empire, que l'accomplissement de ces deux devoirs devienne possible pour nous. Comme je l'ai dit je ne suis pas ici pour proposer un système; je ne suis pas ici pour défendre un projet. Je suis ici simplement pour montrer qu'il existe un devoir inséparablement lié avec le devoir que le Gouvernement nous demande de remplir, en adoptant ce bill. Je dis qu'il appartient à ceux qui nous proposent de remplir ce devoir, de nous proposer, en même temps, un système et un moyen grâce auxquels nous serons en état de remplir le devoir qui en découle.

Je prétends que tant que ce système n'aura pas été trouvé, présenté et accepté nous manquerons à notre devoir le plus impérieux au sujet du maintien de l'autonomie de ce pays, en entreprenant de nous lier à l'accomplissement de cet autre devoir qui est compris dans le projet qu'on nous soumet. On nous propose de consentir à ce que ce pays n'ait aucune autonomie dans son âme particulière. C'est un homme misérable, monsieur l'Oateur, que celui qui ne peut pas dire que son âme est à lui. Il me semble qu'avec toutes ses richesses le Canada sera un pays misérable si on ne lui permet pas de dire que son âme lui appartient. Je m'exprime ainsi pour essayer de faire disparaître l'obstacle insurmontable qui se trouve dressé devant l'accomplissement de cet autre devoir. J'admets qu'il existe des difficultés immenses pour établir un système qui nous donnerait la responsabilité d'avoir une voix dans les conseils de l'empire relativement aux affaires étrangères seulement, et de conserver en même temps notre situation autonome actuelle. J'admets et je répète de nouveau que je n'ai pas plus le désir de sacrifier un iota de notre autonomie qu'aucun membre de cette Chambre ou qu'aucune personne au Canada. J'admets que c'est un problème difficile. Mais, monsieur l'Orateur, les hommes d'Etat de la mère patrie et les hommes d'Etat du Canada ont été en face de problèmes difficiles auparavant et ils les ont résolus.

J'avoue que le problème est difficile à résoudre, et d'autant plus difficile que, pour ma part, je voudrais qu'il fût résolu sans que le Canada renonce à la moindre partie du droit qu'il possède aujourd'hui de conduire ses propres affaires. Je ne voudrais pas plus consentir à l'intervention d'un pouvoir étranger dans le gouvernement des affaires du Canada, tel qu'il existe aujourd'hui, que je voudrais demander pour notre pays le droit d'intervenir dans le gouvernement de la Grande-Bretagne ou de tout autre pays de l'empire.

Mais je ne considère pas comme une impossibilité de confier les relations extérieures de l'empire à une institution composée des représentants des différentes nations qui constituent cet empire. Je ne considère pas comme une impossibilité de trouver un moyen de déterminer jusqu'à quel point, chacune de ces nations doit avoir droit au chapitre, dans le règlement des questions auxquelles ces relations extérieures donnent naissance.

Tout cela me paraît possible. Si la proposition que j'ai posée est vraie, s'il est vrai que cette participation dans la conduite des relations extérieures va de pair avec l'accomplissement de cet autre devoir qu'on nous demande d'accomplir aujourd'hui, il est également et nécessairement vrai qu'il existe des moyens d'accomplir ce devoir.

La Providence n'a imposé à aucun homme, à aucune nation, un devoir sans

lui fournir les moyens de l'accomplir; je suis fermement convaincu que sans sacrifier la moindre parcelle de notre autonomie présente, il existe un moyen de déterminer notre situation et celle des autres nations de l'empire de manière à créer un état de choses par lequel nous prendrions logiquement et naturellement notre part du fardeau de l'entretien des forces armées de l'empire, puisque ces forces armées deviendraient l'instrument par lequel elles donneraient une sanction à nos décisions, décisions dont nous devrons assumer la responsabilité.

C'est pourquoi je dis que nous ne devons pas adopter une politique qui impliquerait notre participation aux guerres navales de l'empire, sans nous assurer, au préalable, que le moyen existe pour nous d'accomplir notre part de cet autre devoir que je considère comme inséparable du premier.

Maintenant, monsieur l'Orateur, en regard de cette méthode de protection nécessaire de notre autonomie, permettez-moi d'exposer ce que nous offre le projet du Gouvernement pour la sauvegarde de cette autonomie.

Le moyen proposé par le Gouvernement consiste uniquement à introduire dans le bill une disposition par laquelle le Gouvernement, advenant une guerre ou un danger de guerre immédiat, pourrait refuser absolument de participer à cette guerre. Examinons un instant cette prétention, en nous plaçant, pour cela, au point de vue d'un homme désireux de sauvegarder l'autonomie du Canada. Qu'est-ce qui ressort de cette proposition? Nous entreprenons de construire une flotte à la suite et comme résultat d'une conférence à laquelle nos représentants ont été invités et qui avait pour objet, la défense impériale. Nous avons pris part à cette conférence, par nos représentants. Ces derniers sont revenus au Canada avec un plan préparé par les autorités impériales et comportant pour nous une participation plus ou moins grande à la défense impériale. Le Gouvernement canadien entreprend de mettre ce plan à exécution sous la direction, avec les conseils et le concours des autorités impériales et de leurs représentants.

Les autorités impériales, ou plus exactement, le gouvernement de la Grande-Bretagne est en droit de s'attendre à ce que, lorsque cette flotte, à la création de laquelle il a concouru, sera requise pour les fins pour lesquelles elle aura été créée, c'est-à-dire la défense de l'empire, il pourra compter sur elle. Cette flotte, quelle qu'elle soit, et tant que la paix règnera, sera sous le commandement en chef de Sa Majesté, et arborera le pavillon de l'empire. Par la création de cette flotte, le Gouvernement réclame le mérite de contribuer à la défense impériale. Ce n'est

que lorsque la guerre est déclarée, ce n'est qu'en présence de l'ennemi qu'il veut que le Canada soit appelé à décider si cette flotte conbattra ou non.

J'ai déclaré en commençant que je désirais traiter cette question sans passion, avec tout le calme et l'esprit judiciaire qu'il m'est possible de commander, mais j'avoue qu'en présence de ce moyen qu'on nous offre de sauvegarder notre autonomie, il m'est difficile de rester calme.

Peut-on soutenir un seul instant que, lorsque la guerre est déclarée ou sur le point de l'être, c'est ce moment que le Canada doit choisir pour juger les actes de ceux à qui est confiée, sous notre forme de gouvernement, la direction des questions extérieures? Du moment que la guerre est déclarée, du moment que cette flotte, construite et maintenue censément pour la défense impériale, est appelée à jouer son rôle, c'est ce moment que le Gouvernement choisit pour délibérer dans le calme, et juger les actions de ceux qui ont charge des intérêts du Canada, en tant que les affaires extérieures sont concernées; c'est ce moment que le Gouvernement choisit pour décider si ces hommes ont mal agi, et si notre flotte doit rester chez elle.

Je ne crois pas que le Gouvernement entende se prévaloir de ce droit. Je ne pousse pas assez loin l'esprit de parti, pour supposer que l'honorable premier ministre et ses collègues se proposent d'exercer ce droit à l'occasion. Mais alors, où se trouve cette sauvegarde de notre autonomie dont ils se disent les seuls et uniques défenseurs, les seuls et uniques champions? Si, d'un autre côté, le Gouvernement entend exercer ce droit, je demande alors ce que devient cette autre chose infiniment plus précieuse à mes yeux et aux yeux des Canadiens, que toute l'autonomie—l'honneur du Canada?

L'honorable député de la Beauce (M. Béland) nous a dit hier que ce projet de loi est le résultat de sept années d'études. Je ne puis pas et je ne veux pas mettre en doute l'absolue vérité de cette prétention. Sept longues années ont donc été consacrées à l'étude de cette question et le résultat a été ce que je viens d'indiquer.

Or, tout ce que je puis dire, c'est que jamais, à ma connaissance, sept années d'études ont produit un plus piètre résultat. Mon honorable ami a critiqué sévèrement nos délibérations du matin, et nos délibérations du soir. Mais, après tout, ces délibérations n'ont duré que trois semaines, et il en est résulté une exposition de vues qui, bien que différant entre elles, n'en portent pas moins, à leur face même, la preuve que la question a été sérieusement étudiée par des hommes courageux, qui ont cherché à résoudre le problème avec calme, avec dignité, avec honneur. C'est un résultat qui peut assurément supporter la

comparaison avec le projet du Gouvernement qui nous met, pour ainsi dire, dans la nécessité de choisir entre notre autonomie et notre honneur. Avec le projet du Gouvernement, nous ne pouvons avoir que l'un ou l'autre; je crois que l'honorable premier ministre s'apercevra que le peuple canadien est bien décidé à conserver les deux.

Mais, l'honorable premier ministre a un remède à tous les maux; nous n'aurons pas le moindre ennui. Lorsque sonnera l'heure du danger, une vague passera sur le pays; cette vague, qui emportera le premier ministre, enverra aussi au secours de l'Angleterre ces petits navires qui arboraient le drapeau en temps de paix.

L'honorable premier ministre attribue à certains membres de la gauche le désir de sacrifier le gouvernement responsable. Je me permettrai de demander depuis quand le gouvernement responsable est emporté par des vagues. L'honorable premier ministre, ou quiconque lui succédera, n'aura assurément pas à porter la responsabilité de ce que pourra faire notre marine, parce que ce sera l'effet de la vague; pas plus que lui ou son successeur ne pourra être tenu responsable de ce que notre flotte pourra ne pas faire, parce qu'il n'y aura pas eu de vague.

Il pourra arriver aussi que l'honorable premier ministre actuel, ou un autre moins habile, en écoutant le bruit des vagues, ne saisira pas exactement ce qu'elles disent et décidera que notre flotte doit partir quand elle ne devrait pas partir, ou qu'elle doit rester à l'ancre, quand elle ne devrait pas rester à l'ancre—tout dépendra de ce que diront les vagues et des dispositions d'un gouvernement qui réclame le monopole de la protection du Gouvernement responsable, au Canada.

Mais il y a un côté plus grave de la question. Nous sommes tous convaincus que si un danger sérieux menaçait la mère patrie, ou une partie quelconque de l'empire, le peuple canadien, dans toute circonstance normale—je dirai même, en toute circonstance imaginable—serait disposé à offrir toute l'aide possible, y compris l'aide de cette flotte. Malgré cela, nous devons comprendre qu'il n'est pas possible de laisser la conduite future de ce pays à la merci d'un événement qui pourrait se produire au moment où notre intervention serait nécessaire. Je ne crois pas être injuste envers ceux qui viendront après nous, ni envers la génération actuelle, en disant que le moment du danger pourrait coïncider avec un mécontentement temporaire qui empêcherait la vague de se produire. Il ne faudrait pas, pour cela, que la vague fût refoulée bien longtemps; il suffirait de quelques jours d'hésitation, moment critique; la présence de notre flotte n'aurait plus aucune utilité quand le mécontentement aurait disparu et que la vague aurait atteint son plein développement.

Pour un projet soumis à une nation intelligente, pour un projet qu'on nous offre comme le résultat de sept années de réflexions, de méditations et d'études, pour un projet préparé par des hommes désirant sincèrement que ce pays fasse son devoir envers les autres parties de l'empire et envers lui-même, j'avoue qu'il dépasse ma compréhension.

A mon sens, ce bill est basé sur une politique de laisser-aller. C'est la politique d'hommes qui, en présence d'un grave problème, n'ont pas le courage de se prononcer d'un côté ou de l'autre.

En déposant le bill, l'honorable premier ministre déclarait qu'il serait bien accueilli par tous les hommes modérés, puis, jetant un regard sur le pays, il nous fit le portrait d'une population composée en grande partie de fanatiques dont les opinions ne peuvent pas être prises en considération, d'hommes tellement séparés par les passions de races, de clocher, etc., qu'ils ne pourront jamais s'entendre pour prononcer un jugement raisonné sur une question comme celle-ci.

Monsieur l'Orateur, j'estime que le très honorable premier ministre a déprécié la population de ce pays, et cela sans raison aucune. Sans doute, il peut—et cela existe—surgir des différences d'opinion parmi nos concitoyens, et j'espère sincèrement que le sentiment public continuera à se diviser sur des questions aussi complexes et aussi importantes que celle-ci. Je ne croirais plus à l'intelligence de notre population si cette dernière, suivant en cela le glorieux exemple que lui offrent les membres du Gouvernement et leurs partisans en cette Chambre, se prononçait sur cette question, sans avoir eu le temps de l'étudier, d'y songer même. J'ai dit que cette politique est une politique d'échappatoires. Mon honorable ami le directeur général des Postes—je crois même pouvoir dire mon excellent ami, le directeur général des Postes . . .

L'hon. M. LEMIEUX: Très bien! très bien!

M. DOHERTY: J'espère pouvoir dire à jamais, à la fin de ce débat, en parlant de l'honorable directeur général des Postes qu'il est mon excellent ami.

L'hon. M. LEMIEUX: Très bien! très bien!

M. DOHERTY: Mon honorable ami le directeur général des Postes a représenté le Gouvernement comme naviguant entre deux écueils. C'est un succès splendide que de pouvoir faire cette navigation-là, car il serait très malheureux, en vérité, que le navire de l'Etat vînt s'échouer sur l'un ou l'autre de ces écueils. Je

ne puis que compatir au sort de l'honorable ministre sur son manque de prudence en faisant cette navigation, aussi longtemps que son navire se trouvera à traverser ces eaux troublées où le Gouvernement persiste à entraîner le navire de l'Etat. J'aimerais, cependant, faire observer à l'honorable ministre que si l'attention du pilote se concentre exclusivement à éviter l'un et l'autre écueils, celui qui est à la roue peut oublier la direction que prend le navire. Il est bon d'éviter les écueils qui surgissent sur notre chemin, mais il est bon aussi de savoir, quand on entreprend un voyage, le but de ce dernier, et s'il me fallait conseiller le Gouvernement, je lui dirais de faire preuve de tout son courage et d'envisager, comme des hommes courageux le feraient, la conséquence de cette entreprise où il s'engage maintenant, entreprise où il serait, dit le principe, exposé à tant de périls. Je crois fermement que notre population réclame un groupe d'hommes assez énergiques pour envisager ce problème difficile avec tous les aléas qu'il comporte, pour l'envisager et le résoudre comme des hommes de cœur le feraient. J'estime que tout ce que le pays désire, ce n'est pas d'avoir des navigateurs qui pourraient réussir à conduire le navire de l'Etat entre ces deux écueils, mais plutôt d'avoir des hommes en qui il peut avoir confiance pour diriger sa barque sur la vaste mer, et cela, en toute sécurité. La feuille de route que suit le Gouvernement peut lui permettre d'éviter ces écueils mais, pour ma part, je ne puis concevoir le but de cette navigation-là. J'ai parlé, en commençant ces observations, de certaines idées exprimées par sir Henry Campbell-Bannerman sur les relations qui existent entre les différentes nationalités de l'empire. Entre autres choses, ce très honorable premier ministre disait:

> Messieurs, nous nous trouvons nous-mêmes libres et indépendants et c'est là l'essence de l'unité impériale britannique; liberté d'actions de la part de chaque colonie; liberté d'actions dans leurs rapport entre elles et avec la mère patrie. Tout ce qui est contraire à ce principe le serait encore davantage au génie de notre race et à l'idéal politique que nous nous formons; tout cela deviendrait tôt ou tard désastreux pour l'empire... Messieurs, la liberté ne consiste pas nécessairement à laisser toutes choses aller à la dérive.

Monsieur l'Orateur, l'idée que nous nous formons de l'homme d'Etat ne repose pas nécessairement sur les moyens que ce dernier prendrait pour laisser tout à la destinée. Le très honorable premier ministre nous a dit, dans l'apologie le plus éloquente qu'il nous a faite du projet de loi maintenant en discussion, qu'il était impossible à un gouvernement quelconque de règler des questions de cette nature suivant l'idéal même de ce que nous devrions faire. Certes, le Gouvernement nous fournit, aujourd'hui, un exemple tout à fait particulier à l'appui de cette proposition. Mais le très honorable premier ministre se vante d'avoir trouvé le moyen de satisfaire les aspirations de ceux qu'il appelle des hommes modérés. Il a jeté les yeux sur le pays; il a trouvé ce dernier divisé entre deux classes d'hommes—les violents qui, je suppose, cherchent à se détruire mutuellement et les modérés qui veulent diriger le navire de l'Etat de façon à s'approcher assez d'un écueil pour pacifier une partie des violents dont les idées ne peuvent être entretenues par le Gouvernement. Puis de façon à s'approcher de l'autre écueil assez près pour pacifier cette autre classe de violents dont les ministres ne peuvent approuver l'idéal; de cette façon, j'ose le dire, le Gouvernement constatera, quand l'heure sera venue pour le peuple de parler, qu'aucun parti, qu'aucun groupe considérable de nos concitoyens n'approuveront cette attitude. Au cours de ces réprimandes dont je viens de parler, on a condamné certains membres de la gauche parce qu'ils s'étaient montrés trop emportés; je croirais plutôt sérieusement qu'on aurait dû les condamner à cause de leur froideur. Pourtant, le très honorable premier ministre ose se vanter de cette attitude modérée qu'il nous a décrite. Depuis longtemps je dois de la reconnaissance au très honorable premier ministre pour certains conseils excellents qu'il m'a donnés une fois et qui m'ont engagé à relire l'Ecriture Sainte pour y trouver les règles de ma conduite. J'ai suivi ses conseils et j'ai essayé de m'y conformer. Le très honorable premier ministre me pardonnera-t-il si je me permets aujourd'hui, d'acquitter la dette que j'ai contractée envers lui en lui suggérant que, la prochaine fois qu'il lui arrivera de relire les Saintes Ecritures pour s'efforcer d'y trouver les glaives dont se servaient les pharisiens pour frapper les publicains, et s'en servir lui-même contre les membres de l'opposition, je lui demanderais de poursuivre son étude jusqu'à l'Apocalypse, car cela lui permettrait de trouver dans cette œuvre certains versets— il ne s'en trouvera pas offensé, puisqu'ils ont été écrits par l'ange de l'Eglise de Laodycée—mots qui se traduisent couramment comme suit: "Je connais tes travaux, tu n'es ni indifférent ni enthousiaste; je préférerais que tu ne fusses ni l'un ni l'autre; mais parce que tu es tiède, je te répudie."

Monsieur l'Orateur, j'avoue que ces derniers mots sont plutôt cacophoniques et qu'il serait, peut-être, contraire au règlement de les employer ici. Mais, je me hâte d'ajouter que ce ne sont pas là mes expressions; ce sont les mots exacts dont s'est servi l'Ecrivain inspiré; et je puis ajouter que je ne veux aucunement les appliquer au très honorable premier ministre personnel-

lement, mais plutôt à cette politique tiède qu'il offre à ses partisans, qui ne trouvent pas, si je ne me trompe, de leur goût le plat en question, plat que, je le crains bien, les électeurs de notre pays trouveront nauséabond.

De tout cela, monsieur l'Orateur, il me semble qu'il n'y a pas à se tromper sur le vote de la députation à propos de ce projet de loi. Il me semble évident que cette mesure, si on l'applique dans les circonstances actuelles, et sans pourvoir à des dispositions pour l'accomplissement du devoir qu'elle comporte, est de nature à faire disparaître complètement tout ce qu'il y a de plus sacré et de plus saint dans l'autonomie du Canada et, de plus, il me semble que cette mesure est parfaitement inutile en vue de la défense de l'empire. Tout bien considéré, je ne puis voir comment le sujet canadien de l'Angleterre peut réaliser qu'il est de son devoir d'agir autrement que de condamner le projet de loi en discussion. Je me propose maintenant, d'ajouter quelques mots au sujet de la proposition énoncée dans la contre-proposition déposée par l'honorable leader de la gauche. Ainsi qu'on l'a peut-être remarqué, je n'ai pas cru nécessaire en traitant la proposition faite par le Gouvernement, de m'occuper des motifs invoqués à l'appui de la contre-proposition. Il me semble qu'il n'est pas nécessaire d'aller bien loin pour nous enquérir si oui ou non ces raisons sont bien fondées. A mon sens ,la mesure proposée par le Gouvernement doit se heurter à un obstacle insurmontable dont j'ai essayé de faire connaître la raison. En me servant du terme "insurmontable", je n'entends pas dire "insurmontable toujours", mais plutôt insurmontable tant qu'on n'aura pas pourvu à modifier convenablement nos relations avec la mère patrie et avec les autres colonies de l'empire, touchant les affaires étrangères.

En assumant cette attitude on est naturellement porté à examiner la proposition faite par l'honorable leader de la gauche. Quant à cette partie de la contre-proposition qui demande avant tout que le peuple soit consulté et se prononce, je n'ai que très peu de chose à dire. Pour ma part, je crois que la mesure proposée par le Gouvernement doit être rejetée pour les raisons que j'ai fournies. Cela est si parfaitement manifeste que je n'aurais pas besoin d'en appeler au peuple pour savoir si l'on doit la repousser ou l'approuver.

On nous dit qu'il se trouvera 150 députés pour voter en faveur de ce projet de loi; qui sont décidés à approuver l'attitude suggérée, malgré tous les arguments qu'on pourrait invoquer contre cette proposition. Je dirai à ces honorables députés: si vous ne voulez pas entendre ceux qui se sont efforcés de vous signaler les raisons pour lesquelles cette proposition devrait être rejetée, n'écouterez-vous pas, au moins, les électeurs qui vous ont envoyés ici. Mais on vient nous dire que le peuple connaissait tout cela d'avance, que le peuple a envoyé ici 140 mandataires à seule fin d'appuyer ce projet de législation. On nous répète que cette politique a été soumise à l'examen du peuple depuis 1902; que les représentants du Gouvernement ont exprimé leurs opinions d'une façon plus ou moins oratoire en 1902, lors de la conférence de Londres, et que le peuple canadien a toujours depuis ce temps-là pensé à ce qui lui arrive aujourd'hui. On a été même jusqu'à dire que depuis cette époque deux élections générales s'étaient faites et que le peuple, dans ces deux circonstances, avait envoyé ici les candidats libéraux avec mission spéciale de faire construire une marine de guerre. C'est là la raison qu'on nous fournit aujourd'hui qu'on ne veut pas consulter le peuple.

Eh! bien, monsieur l'Orateur, je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour discuter une proposition aussi absurde. S'il est un fait notoire qui se rapporte à l'une ou à l'autre des élections générales depuis 1902, c'est bien que pas un seul électeur n'a été appelé à donner son vote ni ne s'est prononcé par son vote en faveur de cette mesure ou contre cette dernière.

Mon honorable ami d'Hochelaga (M. Rivet) nous disait, hier, qu'il s'agit, maintenant, d'une question débattue tous les jours. Certes, décrire un projet de loi qui implique le changement le plus radical dans nos relations avec la mère patrie et le reste de l'empire, comme étant une question débattue tous les jours, c'est un écart d'une question que je ne puis concevoir. Comment! si un projet dont les conséquences sont tellement grandes au point de vue constitutionnel, comme à tous autres points de vue et soumis à la députation, personne n'aurait jamais songé à ce que le Parlement sanctionnât cette mesure avant qu'on en eût appelé au verdict du peuple. Dans la république voisine, on ne se permettrait pas d'adopter une loi semblable, de modifier ainsi la constitution sans consulter d'abord la nation. Mais au Parlement canadien on nous demande d'envisager cette question comme s'il s'agissait d'un fait d'occurence quotidienne. On nous demande d'adopter un projet qui modifiera très sensiblement les relations que nous avons toujours eues jusqu'à présent avec la mère patrie, projet qui aura pour résultat certain réajustement de ces relations, et l'on vient nous dire que le peuple doit ignorer tout cela, mais que nous avons mandat pour décider cette question ainsi que d'autres dans ce Parlement même.

Et l'on nous dit cela en dépit de la déclaration faite hier par l'honorable député de la Beauce (M. Béland) à l'effet qu'une

province, dans tous les cas, voterait unanimement contre cela, mais il croit que l'on ne devrait pas permettre à cette province d'exprimer son opinion. Il est l'un de ses représentants et il croit que l'on ne devrait pas permettre à cette province de s'exprimer, et la raison qu'il en donne est qu'il sait qu'elle s'exprimerait différemment des autres. J'ignore où il a pris ses renseignements, mais le fait, admis par l'honorable député, qu'il y a une différence notable d'opinion parmi notre peuple au sujet de cette question prouve d'une façon concluante que l'on devrait donner au peuple l'occasion de discuter et de se prononcer au sujet de cette question.

M. GEOFFRION: L'honorable député prétend-il que l'honorable député de la Beauce (M. Béland) a dit que la province de Québec voterait presque unanimement contre la mesure maintenant soumise à la Chambre?

M. DOHERTY: Oui, contre le présent bill.

M. GEOFFRION: L'honorable député veut-il dire que l'honorable député de la Beauce a dit que, dans la province de Québec, le vote unanime serait contre ce bill?

M. DOHERTY: Je crois avoir dit: le vote presque unanime.

M. GEOFFRION: Je n'ai pas compris que l'honorable député de la Beauce ait dit cela.

Quelques DEPUTES: Ni moi, non plus.

M. DOHERTY: Je n'ai pas le texte sous la main, et si je me trompe, je veux bien que cela soit rectifié, mais je ne crois pas me tromper. Il se peut que je n'aie pas cité les propres paroles de l'honorable député de la Beauce, mais celui-ci a certainement tracé un tableau très sombre des malheureuses conséquences qui résulteraient d'un appel au peuple, parce qu'un appel au peuple aurait pour effet de mettre la population franco-canadienne de la province de Québec en contradiction avec les autres provinces. Si l'honorable député a voulu dire par là que les Franco-canadiens de la province de Québec voteraient en faveur de la mesure et que les autres provinces voteraient contre, alors il a, au sujet des autres provinces des sources de renseignements que je n'ai pas, de sorte que, pour ma part, je suis fortement en faveur de la proposition ayant pour but de donner au peuple l'occasion d'être entendu avant que nous adoptions une mesure entraînant les conséquences les plus sérieuses, en même temps qu'une dépense dont nul ne saurait prévoir la fin.

Qu'il me soit permis de dire quelques mots au sujet de l'amendement de mon honorable ami, le chef de l'opposition en faveur d'une contribution en argent. On a blâmé en termes des plus virulents la contribution qu'il suggère, on en a parlé avec des larmes dans la voix. J'ai cru un instant que l'honorable ministre de la Milice (sir Frederick Borden) allait défaillir lorsqu'il a pleuré le départ de nos $25,000,000. On a prétendu que le chef de l'opposition proposait la création d'un mode de contributions et le paiement d'un tribut à l'empire. Il n'est guère nécessaire de perdre son temps à démontrer qu'il ne s'agit pas de souscrire de contributions, mais tout simplement de faire l'offre spéciale d'une seule contribution en des circonstances exceptionnelles. L'amendement lui-même contient la contradiction la plus complète de cette idée. Mais, un mot seulement au sujet de cette chose terrible que l'on nomme un "tribut" et qu'on nous demande, dit-on, de payer à l'empire. Si nous fournissons des navires, des hommes et de l'argent, si nous payons pour l'entretien de ces navires et de leurs équipages, si nous les fournissons pour que l'empire s'en serve en temps de guerre, et si nous le faisons volontairement, les honorables membres de la droite prétendent que nous ne payons pas de tribut. Mais si nous prenons de l'argent que nous devrons dépenser pour construire ces navires et pour les entretenir et si nous envoyons cet argent volontairement à la mère patrie, nous payons un tribut. Je dois avouer que je ne puis saisir la distinction. J'ai fait des efforts pour la comprendre, mais je n'y puis parvenir. On prend tout simplement un mot sonore et on l'applique à la proposition d'un adversaire, proposition à laquelle il n'est pas applicable, puis on condamne la proposition à cause de l'épithète qu'on y a attachée. Cela me rappelle le proverbe qui dit que lorsque l'on veut tuer un chien, on dit qu'il est enragé. Je le demande à tous les gens raisonnables qui comprennent la langue anglaise, comment est-il possible de dire que si le peuple de ce pays veut donner, de son propre mouvement, à la mère patrie, une somme quelconque d'argent, il s'ensuit qu'il paye un tribut? Si quelque honorable député peut répondre affirmativement à cette question, je lui demanderai comment il en arrive à la conclusion que si le peuple canadien fournit à la mère patrie, pour son usage, des navires, des hommes et de l'argent, il ne lui paye pas un tribut. Pour ma part, je crois qu'il est très clair que, dans un cas comme dans l'autre, nous payons un tribut. Mais il est tout simplement absurde de dire que, la question de savoir si nous payons un tribut ou non, dépend tout simplement du fait que nous donnons de l'argent ou que nous donnons des navires et des hommes. Si l'on doit qualifier de tribut l'une ou l'autre de ces choses, il s'ensuit que l'une et l'autre constitue un tribut. Et s'il s'a-

git d'un tribut dans l'un et l'autre cas, alors la proposition consisterait d'un côté à payer le tribut en argent, et de l'autre à payer le tribut en objets qui coûtent de l'argent, le tribut de la chair et du sang des citoyens du pays. Or, je sais qu'advenant l'occasion nos concitoyens iraient volontiers combattre.

Mais ce que je veux surtout faire voir, c'est que la différence des deux projets consiste dans la différence qu'il y a entre une contribution en argent et une contribution comprenant des choses estimables en argent et la chair et le sang des citoyens du Canada. Or, pour ce qui est de la contribution en argent, on nous à parlé de vingt-cinq millions, et je n'ai pas de doute qu'on fasse miroiter ces vingt-cinq millions aux yeux du peuple jusqu'à satiété. D'après les renseignements que j'ai—et ce sont les renseignements qui ont été fournis à la députation en général—on exagère précisément de vingt-cinq pour cent. On peut se procurer un Dreadnought pour £2,000,000; et, d'après mon arithmétique, deux et deux font quatre. Mais d'après l'arithmétique en honneur parmi les membres de la droite, deux fois deux équivaudraient à plus de quatre. Encore d'après mon arithmétique, £1 équivaut à un peu moins de $5. En poursuivant mon calcul d'après les méthodes que j'ai toujours suivies je trouve que deux Dreadnought valant chacun £2,000,000 représenteraient un total d'un peu moins de $20,000,000.

D'abord, il semble admis de part et d'autre que s'il était immédiatement nécessaire et urgent de nous imposer cette contribution, nous trouverions convenable de nous l'imposer. Si je comprends bien l'attitude du Gouvernement, cela ne ferait pas de doute. On a prétendu, de part et d'autre, qu'après tout, cette question dépendrait des circonstances. Or, une question de fait est une question de preuve. Je me suis efforcé d'étudier d'une façon aussi impartiale que possible la preuve faite par les deux partis, d'en peser consciencieusement la valeur et d'en tirer une conclusion. Cette preuve est de celles que l'on range d'ordinaire parmi les témoignages d'experts, le comble de la fausseté aux yeux de certaines gens, et elle réside aussi dans les faits plutôt que dans les dires des gens. A l'appui de la proposition tendant à démontrer l'urgence de cette contribution et aussi à l'encontre de cette même proposition, on cite les mêmes témoins. Cela fait voir que la gauche et la droite considèrent ces témoins comme implicitement dignes de confiance, les dires de chacun d'eux constituant la base de la divergence d'opinion qui se produit entre les deux côtés de la Chambre. Je crois que le directeur général des Postes (M. Lemieux) parle avec autorité au nom du gouvernement quand il cite des témoins et s'appuie sur leurs témoignages. Il a cité certains témoins. C'étaient, si je me rappelle bien, M. Asquith, le docteur Macnamara et sir Edward Grey. Ceux-là, il les cite comme étant absolument dignes de confiance et de croyance. Je suis heureux de pouvoir tomber d'accord avec lui sur ce point. Je les considère, en outre, comme l'honorable ministre doit les considérer lui-même, en état de connaître les faits se rattachant à cette question. Toutefois, avant d'examiner les témoignages, comprenons clairement le point auquel ils se rapportent.

Il s'agit de savoir non pas s'il y aura une guerre demain, ni si l'Angleterre va être écrasée demain, la semaine prochaine ou plus tard, mais de savoir s'il est nécessaire de construire des bâtiments de guerre pour assurer le salut de l'Angleterre. Voilà la question.

Le directeur général des Postes a cité ses témoins et il me paraît s'être appuyé plus spécialement sur le témoignage du docteur Macnamara—qui était le plus fort. Il s'est écrié, d'un air triomphant: Pas besoin d'argent pour construire des navires, le docteur Macnamara l'a dit; puis il a lu le témoignage du docteur Macnamara. Or, le docteur Macnamara a certainement dit—je ne le cite pas textuellement—que l'Angleterre est parfaitement protégée et n'a pas besoin de s'alarmer; et il a procédé à l'établir; Mais comment l'a-t-il établi? Par une déclaration démontrant que l'Angleterre a aujourd'hui tel nombre de Dreadnought, que l'Allemagne en a tel nombre, qu'en 1912 l'Allemagne en aurait tant de plus, que l'Angleterre en aurait aussi tant de plus, et ainsi de suite pendant un certain nombre d'années. Quel est donc le témoignage du docteur Macnamara? C'est que l'Angleterre sera parfaitement protégée pourvu qu'elle construise assez de Dreadnought. Viennent ensuite M. Asquith et d'autres autorités qui disent à peu près la même chose.

Mais il y a, en outre, la preuve des faits. En Angleterre les deux partis politiques ont demandé l'imposition de nouvelles taxes dont il n'avait pas été question jusqu'à présent. Les deux partis reconnaissent qu'il faut augmenter considérablement le revenu; ils ne s'entendent pas sur les moyens à adopter dans ce but. Ils admettent que la nécessité d'augmenter le revenu dépend de la nécessité d'augmenter les armements. Or, les gouvernements n'ont pas l'habitude d'imposer des taxes par simple amusement. L'augmentation des taxes est toujours impopulaire, et je ne sache pas de gouvernement démocratique qui ait pris plaisir à adopter des mesures de ce genre. J'en conclus que les deux partis admettent la nécessité d'augmenter les armements—ils confirment le témoignage du docteur Macnamara. Puis, l'Angle-

terre se hâte de construire aussitôt que possible ses navires. De fait la déclaration mise dans la bouche du souverain par les témoins sur lesquels ce Gouvernement s'appuie, c'est qu'une augmentation considérable de dépenses est absoluement nécessaire. Voilà donc le témoignage tel que je l'ai entendu.

J'y ai réfléchi. Et je veux être parfaitement sincère; je ne dis pas que, tout bien pesé, il soit possible de déclarer que cette contribution est indispensable. Mais, pour parler franchement, voici la situation pure et simple: D'un côté, se trouve le Canada que nous comparerons à un homme faisant un commerce sur un pied modeste. De l'autre, se trouve le Royaume-Uni que nous assimilerons à un homme faisant le même commerce sur une grande échelle. Nos deux hommes sont des amis. Les affaires du petit commerçant sont tellement liées à celles du gros commerçant qu'advenant la faillite de ce dernier, l'autre serait infailliblement ruiné. Dans ces circonstances, celui qui fait un commerce sur un pied modeste, et dont le succès dépend beaucoup de la réussite de son ami qui fait un commerce plus considérable, apprend que le bruit court que son ami est dans la gêne; celui-ci et celui-là qui sont en mesure de connaître la vérité lui disent que son ami déploie toute son énergie afin de faire face à ses obligations. On en parle dans la rue; on se demande: Qu'adviendra-t-il lors de sa faillite? Mais il déclare à ses créanciers: je n'ai rien à craindre; je serai en état de faire face à mes obligations; je me tirerai d'affaires. En concluriez-vous comme le Gouvernement nous demande de conclure, qu'il n'y a aucune raison de s'inquiéter parce que cet homme ne crie pas sur tous les toits à ses créanciers qu'il est dans l'embarras et la gêne, et parce qu'il fait bonne mine à mauvais jeu? Est-ce bien raisonnable? Je le demande à n'importe quel homme d'affaires. Or, le petit commerçant peut disposer, disons, de $20,000 dont son ami a besoin.

Le Canada aime autant l'argent que toute autre nation; nous, les députés de la gauche, nous l'aimons autant que les membres de la droite et nous pensons parfois que si nous étions les dispensateurs des deniers publics, certaines gens ne se les procureraient pas aussi aisément qu'il le font lorsque ces deniers publics sont entre les mains de nos adversaires. Naturellement, nous pouvons faire erreur sur ce point. Je disais donc que le petit commerçant peut disposer de $20,000. Il comprend que non seulement la faillite de son ami le chagrinerait, mais qu'il aurait lui-même à en souffrir, et il croit que ce qu'il peut faire de plus sage c'est d'écrire à son ami pour lui dire: Tu connais ta situation, tu sais dans quelle position je suis à ton égard; si tu

es dans la gêne, tu peux tirer sur moi jusqu'à concurrence de $20,000.

Voilà tout ce que dit notre projet de résolution. Tel est l'objet de notre proposition que la droite critique comme si nous nous proposions de jeter $25,000,000 au delà de l'Atlantique, d'obliger le peuple anglais qui n'en veut pas à accepter cette somme, de remettre celle-ci à MM. McKenna et Asquith contre leur gré. Notre projet de résolution ne dit pas autre chose. Qu'on la lise. Nous proposons d'attendre que le peuple ait pu se former une opinion avant de nous lier à aucune entreprise d'un caractère permanent. J'ajouterai pas avant que les importants devoirs dont j'ai parlé aient été réglés. Et comme d'un côté il nous faut attendre avant d'adopter une politique définitive, et comme il nous faut accomplir ce qu'il y a à faire avant de nous engager irrémédiablement dans cette voie, et que d'un autre côté un danger peut surgir dans l'intervalle, comme l'empire peut se trouver dans des nécessités imminentes, nous consentons à dire à ceux qui savent si les circonstances sont critiques, aux hommes dont la vérité et le savoir inspirent réellement confiance et au ministère et à l'opposition, nous consentons à leur dire: "Messieurs, afin de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire, nous mettons cette somme à votre disposition.

Monsieur l'Orateur, si cette somme est acceptée dans ces circonstances, elle le sera par des hommes en qui le présent ministère refuse une confiance absolue et qui attesteront qu'il existe un besoin pressant. Est-il dans cette enceinte quelqu'un qui suppose que le gouvernement de la Grande-Bretagne puisse être assez malhonnête pour accepter une somme d'argent mise à sa disposition, s'il n'en a pas un pressant besoin, et pour l'accepter uniquement dans le but de la verser dans la caisse publique? Lorsqu'on nous dit que nous jetons $25,000,000 au delà de l'Atlantique à ces gens-là, que nous leur faisons un don pur et simple, comme l'a dit le représentant de Beauce (M. Béland), on lance une accusation contre les hommes d'Etat anglais dont nous acceptons le témoignage comme celui d'hommes qui savent si les circonstances sont critiques.

Or, si cette somme est acceptée, nous pourrons conclure d'après les témoignages les plus dignes de foi que la Grande-Bretagne a besoin de cet argent. Si elle est acceptée, c'est que nous l'aurons offerte lorsque les nécessités étaient imminentes, et le premier ministre lui-même et son cabinet disent qu'en pareil cas nous devrions naturellement donner immédiatement de l'aide.

D'un autre côté, si le besoin n'est pas pressant, nous pourrons nous croiser les bras et avoir pleine confiance que la somme ne sera pas acceptée.

Voilà pour cet épouvantail, pour ce don à l'Angleterre d'une somme de $25,000,000 que nous ne reverrions jamais. Il était touchant, je le répète, d'entendre le ministre de la Milice faire traîner ces mots: "que nous ne reverrons jamais." Mais, monsieur l'Orateur, l'offre de cette somme et de cette façon est une démarche commandée par la plus vulgaire prudence de la part d'un pays dont la prospérité et l'autonomie dépendent dans une grande mesure, sinon absolument, du maintien de la puissance navale de la Grande-Bretagne. C'est un acte de la plus simple prudence en présence d'une situation qui, je puis le déclarer sans qu'on me taxe d'exagération, est au moins excessivement douteuse. Si nos craintes se réalisent, nous aurons fait notre humble part pour détourner la catastrophe; d'un autre côté, si elles sont chimériques, eh bien, nous ne reverrons jamais nos $25,000,000 parce que nous n'aurons jamais cessé de les voir.

Il me semble, monsieur l'Orateur, que, si nous envisageons la question au point de vue du simple bon sens, il doit paraître évident que, avant que le projet ministériel puisse se réaliser, il faudra accomplir bien des choses. Oui, il faudra faire beaucoup de choses, avant que nous puissions adopter une politique définitive qui nous permettra de remplir notre devoir envers notre pays, envers la mère patrie et les autres nations de l'empire. Il est également évident que, pendant que nous vaquons à ces affaires importantes, il est sage de notre part de faire en sorte que, dans l'intervalle, l'empire auquel nous nous proposons de venir en aide ne soit pas exposé à des pertes graves.

Dans les circonstances, non seulement je voterai en toute confiance contre le projet de loi; mais de plus, j'aurai l'intime conviction que j'agis, dans la mesure de mes forces, comme un administrateur prudent des affaires publiques, en appuyant la proposition de mettre cette somme d'argent à la disposition de la Grande-Bretagne pour parer à ses nécessités imminentes. Désespérant de voir la Chambre renoncer au projet imprudent et déplorable d'adopter le présent projet de loi, je la supplierai du moins de s'arrêter dans cette voie qui peut la conduire aux conséquences les plus désastreuses, et je la prierai de bien vouloir, au moins, consulter le peuple.

Monsieur l'Orateur, je termine. En résumé, je désire que le Canada fasse son devoir. Je veux qu'il accomplisse un peu plus que son devoir, s'il ne sait pas au juste où son devoir s'arrête; mais je désire qu'il fasse son devoir complètement, et non à demi. Ainsi que je l'ai fait observer, je reconnais qu'il y a une partie de son devoir dont le présent Gouvernement ne se préoccupe aucunement et à laquelle il n'a pas songé un seul instant, si ses actes sont le reflet de ses pensées. Par conséquent, je voterai contre une proposition qui ne nous engage qu'à accomplir la moitié de notre devoir ou quelque chose qui dans son état incomplet ne répond pas à notre devoir, mais est le sacrifice de l'une des prérogatives les plus précieuses de ce pays, sinon de la plus précieuse—la liberté de conscience. Je ne me prononce pas en faveur des mesures suggérées parce que je puis dire qu'il m'est impossible de me rendre coupable du désir que le Canada fasse un tantinet plus que ce qu'il doit faire, mais parce que malgré cette éventualité, je veux tout d'abord qu'il soit bien évident que le Canada ne cherche pas le bénéfice du doute quand il s'agit de son devoir. L'avenir qui nous est réservé pourra démontrer qu'il est impossible d'arranger les choses entre nous et la mère patrie et les autres nations de l'empire de manière que, tout en conservant notre autonomie absolue, nous puissions avoir une part suffisante dans les affaires étrangères. Si nos plus grands efforts dans ce but, réunis à ceux des politiques des autres nations, doivent être futiles, je devrai admettre que nous sommes en présence d'un grave problème, mais je ne prévois pas cette éventualité. Je suis d'avis que les événements prouveront que ce résultat est possible.

Lorsque la possibilité en aura été constatée et démontrée, lorsque ce qui est possible aura été réalisé et que nous aurons trouvé un moyen qui permettra à toutes les nations qui forment ce grand empire d'obtenir la direction de ce qui est à proprement parler la politique étrangère de cet empire—et non la politique étrangère de l'Angleterre seulement—il sera alors temps pour nous d'accomplir complètement notre devoir, non seulement de porter le fardeau et la responsabilité de notre part de la direction de cette vaste politique étrangère, mais aussi de verser notre part, notre juste part de la contribution qui sera nécessaire pour mettre en vigueur, maintenir et faire respecter cette politique étrangère.

Dans l'intervalle, car il faudra du temps pour régler toutes ces questions, nous aurons pris des mesures pour que personne ne puisse dire que le Canada a tenté de se soustraire à ses obligations, vu qu'il a invoqué ces autres questions qui semblent liées avec elles, uniquement pour s'en débarrasser. Nous aurons pris des mesures pour accomplir, au besoin, tout notre devoir dans l'intervalle.

La question monétaire étant d'une importance primordiale aux yeux des députés de la droite, me sera-t-il permis de faire observer que tout cela ne nous aura rien coûté, car en supposant l'existence de nécessités imminentes, on ne peut faire autrement que de croire qu'il faudra trois ans pour régler toutes ces graves questions. De ce que nous aurons attendu trois ans pour réa-

liser le présent projet, il s'ensuivra que nous aurons retardé d'autant les paiements annuels destinés à l'entretien de cette marine. Si vous examinez les calculs de l'amiral Kingsmill qui affirme que $3,800,000 représenteront l'intérêt sur la mise de fonds ainsi que la dépréciation, vous constaterez que la somme en jeu est de $6,000,000 à $7,000,000 par année. Ainsi, si vous attendez trois ans avant de mettre ce projet à exécution, pendant que vous règlerez ces préliminaires, si je puis m'exprimer ainsi, et s'il surgit des nécessités imminentes et qu'on accepte votre contribution, vous aurez économisé cette somme pendant trois ans, n'ayant pas eu à entretenir une marine pendant ce temps-là.

Même dans ce cas-là, où est notre sacrifice? Le ton pathétique de l'honorable ministre de la Milice (sir Frédérick Borden) lorsqu'il a dit que notre argent s'en irait, m'a particulièrement frappé. Il semblerait que pour lui la chose importante n'est pas l'autonomie du Canada, mais "l'automoney" du Canada. Notre plus grand devoir est de garder cet argent au Canada. Telle est la substance de nos obligations. Si cet argent sortait du pays, nous perdrions aussi le gouvernement responsable et notre autonomie. J'ai pensé qu'il aurait mieux fait de calculer combien représentent ces deux choses. Pour ma part, j'ai voulu traiter cette question comme Canadien, et je ne veux pas y mêler aucune considération étrangère ni les actes personnels d'aucun homme politique ou ceux d'un parti. Je crois avoir réussi. J'ai critiqué les parties du bill que je croyais les plus sérieuses et les plus graves et méritant la critique.

J'aurais désiré que le Gouvernement remît ce bill sur le métier, mais je suppose que c'est trop demander. Dans tous les cas je puis me donner le témoignage que je me suis efforcé—tout imparfaits qu'aient été mes efforts—de remplir ce que mon honorable ami de Jacques-Cartier, au commencement de ce débat, a déclaré être le devoir de tout Canadien, savoir d'exprimer librement et sans crainte sa pensée réelle et ses vues sur cette question si importante. C'est ce que j'ai essayé de faire dans la mesure de mes faibles pouvoirs. Je voudrais qu'on acceptât les vues que j'ai exposées, parce que je crois que si elles étaient adoptées, le Canada ferait son devoir d'une manière plus parfaite qu'il ne pourra le faire d'après le plan tracé dans ce bill. Je crois que si les vues que j'ai humblement soumises à cette Chambre étaient adoptées, nous pourrions espérer un avenir glorieux pour notre pays.

J'aurais voulu, monsieur l'Orateur, que dans cette crise sérieuse, nous eussions pris une attitude qui nous aurait permis la pleine et absolue exécution de tous les devoirs qui nous incombent, et qu'en même temps, nous eussions conservé pour notre pays—le pays que nous aimons tous, le pays qui nous a vu naître pour la plupart, le pays qui sera celui de nos enfants—tous les droits qu'il possède, et par-dessus tout le droit sacré à son existence autonome auquel nous attachons tant d'importance. Nous pourrions alors, je crois, regarder l'avenir du Canada avec orgueil, le voir conserver son rang d'une des nations les plus importantes dans ce concert de nations qui formeront l'empire britannique dans l'avenir, le faisant avec honneur, sans peur et sans reproche, comme le chevalier des temps anciens, l'orgueil de toutes les nations enchâssées autour du Royame-Uni et ensemble dans la couronne britannique, ce symbole visible de nos communes aspirations de justice, de liberté, d'ordre et de civilisation. Dans cette grande aggrégation de nations, le Canada devrait prendre le premier rang, celui qui lui appartient, et parler de cette voix forte qu'il a le droit de faire entendre dans le concert de ces nations en ce qui concerne nos relations avec l'étranger, et faire entendre des paroles que, je suis sûr, il ferait entendre dans les intérêts de la paix universelle. Je crois, monsieur l'Orateur, que si nous agissons avec réflexion et prudence, essayant de prévoir l'avenir et ne nous laissant pas entraîner dans l'inconnu, nos efforts auront un résultat qui se rapprochera, s'il n'est pas identique, de celui que j'ai essayé d'exposer.

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

Reprise de la séance.

M. ONESIPHORE TURGEON (Gloucester): Pas un des membres de cette Chambre, monsieur l'Orateur, qui ont parlé sur cette question importante, n'a compris plus vivement que moi la gravité de la question que nous sommes appelés à décider. Si j'entreprends de parler à cette période avancée de la discussion, ce n'est pas dans l'espoir d'apporter à cette Chambe ou au peuple canadien aucune information nouvelle bien importante. Mais mes électeurs savent que je n'ai jamais failli à mon devoir, et je considère que dans cette circonstance je manquerais de respect pour la confiance qu'ils ont mise en moi si je n'exprimais pas mes vues sur un sujet aussi grave que celui qui est soumis à cette Chambre. Je désire donc, dans les quelques mots que j'adresserai à cette Chambre, plus particulièrement parce que je ne veux pas donner mon vote sur cette question sans l'expliquer, donner mon assentiment entier au bill que le très honorable premier ministre a soumis le 12 janvier dernier. Je n'hésite pas à dire que ce bill a ma plus entière approbation; et je le dis en toute conscience, pour me servir

de la noble expression de l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty) qui m'a précédé dans ce débat.

L'honorable ministre de la Milice (sir F. Borden) n'est pas à son siège, mais je vous demanderais, monsieur l'Orateur, de lui transmettre l'expression de ma profonde appréciation de l'intelligent patriotisme dont il a fait preuve à la conférence à Londres l'été dernier, où, en obéissance au mandat de ce Parlement, il a réglé la construction d'une marine canadienne pour la protection du Canada, et la défense de l'empire britannique, et a pu en rapporter au pays le projet qui convient le mieux aux intérêts réunis de la Grande-Bretagne et du Canada. Je désire aussi lui offrir mes félicitations au sujet du noble discours qu'il a prononcé dans cette Chambre il y a quelques jours. Je me serais imaginé que les renseignements qu'il a donnés alors auraient été suffisants pour convaincre mes honorables amis de la gauche, et que le pays aurait pu se mettre à l'œuvre immédiatement et se préparer à la construction d'une marine qui sera l'orgueil du Canada.

Je regrette, monsieur l'Orateur, que nous n'ayons pu entendre, dans le cours de ce débat, notre honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. L. P. Brodeur). Il partage avec le ministre de la Milice et de la Défense notre confiance et notre admiration. Nous regrettons que la maladie le retienne en dehors de cette Chambre. Il a conquis l'estime de tous ceux qui ont eu des rapports avec lui. Possédant les vertus et les capacités qui font le bon citoyen, il a apporté dans la vie publique du Canada une haute culture et une grande activité, qu'il ne peut pas, à notre profond regret, dans cette occasion, mettre à la disposition du pays; mais nous espérons le voir revenir promptement à la santé et reprendre la place qu'il occupe si dignement.

Monsieur l'Orateur, je ne puis pas entreprendre de suivre mon honorable ami, le député de Sainte-Anne, dans sa mise en accusation du Gouvernement au sujet de ce bill, bien que je doive répondre, peut-être, à quelques-uns de ses arguments, dans le cours de mes remarques. Je crois, cependant, devoir saisir cette occasion qui m'est offerte de lui exprimer mes sincères remerciements et mes félicitations pour la noble manière dont il a, hier soir, dans cette enceinte, rempli l'important devoir de corriger une fausse conception des sentiments du peuple canadien que s'était faite l'honorable député de Frontenac (M. Edwards), par suite peut-être d'un manque de connaissance des choses dont cet honorable député parlait.

Monsieur l'Orateur, quelques Canadiens, opposés à accorder une aide quelconque à l'empire britannique, que cette aide prenne la forme d'une contribution ou une autre, sur la simple prétention qu'il n'y a plus de cause de guerres dans ce siècle, et affirment que cette politique est barbare et réactionnaire. C'est précisément parce que j'apprécie la sincérité de ces nobles sentiments, que je désire m'en occuper un peu. Lorsque mes honorables amis disent que la guerre sur terre et sur mer est abominable et horrible, et que toutes les nations devraient demander au Ciel qu'elle ne revienne jamais, je suis heureux, monsieur l'Orateur, que leurs sentiments soient aussi les miens, et je me range de leur avis contre toute tentative de travailler l'opinion publique en faveur de dispositions guerrières. Mais lorsqu'ils nous disent que dans les conditions où nous vivons et dans les circonstances qui entourent ce grand empire dont nous sommes une nation sœur—la plus forte et la plus riche de cette famille de nations sœurs dans ce royaume—que nous devrions rester indifférents au sort de l'empire et négliger d'accepter notre part de responsabilité, responsabilité créée par la protection et les privilèges que nous avons reçus, protection et privilèges qui subsisteront aussi longtemps que l'Angleterre existera et qui cesseront le jour ou l'Angleterre tombera, je dois dire que je ne puis accepter leurs conclusions.

Nous sommes appelés, aujourd'hui, monsieur l'Orateur, à discuter non pas une théorie, mais des faits. Nous devons prendre le monde tel qu'il est. Nous vivons dans un monde turbulent, dans lequel les ambitions surgissent à tout instant et partout. Il y a déjà longtemps qu'on a dit qu'une grande guerre, qui a eu des conséquences terribles, serait la denière guerre. Cependant, il y en a eu d'autres et toujours au nom de la justice. On a fait des traités de paix de toutes sortes dans les siècles passés, et aujourd'hui, ils ont pris la forme d'un tribunal de la paix, d'un referendum à l'arbitrage en vue de limiter les armements. L'Angleterre, dans sa sagesse et sa générosité, a été la première à soumettre la limitation des armements à un arbitrage international, mais l'Allemagne a repoussé cette proposition et son refus a été promptement suivi par la déclaration d'un développement naval, accompagné, naturellement, d'une déclaration que toutes ses préparations de guerre étaient rendues nécessaires par le développement rapide de son commerce dans le monde. La dignité et la grandeur de l'Allemagne demandaient une marine proportionnée au développement considérable de cet empire comme grande puissance. Le langage de l'Angleterre fut le langage de la paix, accompagné d'une offre de paix, tandis que le langage de paix de l'Allemagne était accompagné de préparatifs de guerre. L'Allemagne a continué à construire des navires et à fabriquer des

canons, et cependant, elle demandait la paix. L'ancien adage des Romains "si vis pacem para bellum" est encore en existence au commencement de ce siècle. Dix-neuf siècles de civilisation chrétienne n'ont pas apporté le règne de la paix universelle; et bien que, parfois, j'entretienne l'espoir que nous atteindrons ce but désiré, je crains que ce vingtième siècle se termine sans qu'il nous donne la réalisation de cet état de choses idéal.

A mesure que les siècles se sont succédé, les nations civilisées ont vu s'accroître le chiffre de leurs populations, la somme de leurs richesses, en même temps que grandir leurs ambitions. Du fait de leur expansion, tant au point de vue politique qu'au point de vue commercial et industriel, elles ont dû s'assurer de nouveaux moyens de soutien de leurs populations grandissantes; quand ces nations ont vu que leurs propres frontières ne pouvaient plus contenir le surplus de leur population, elles ont jeté les yeux par delà les mers. Sous l'effet de cette poussée, cinq nations aujourd'hui se sont élevées au rang de puissances mondiales. Un auteur américain définit la puissance mondiale celle qui a des intérêts dans toutes les parties du monde, et dont les décrets commandent partout l'attention. De ces puissances mondiales, l'empire anglais est la plus ancienne et la plus admirable, tandis que la plus jeune, mais non pas la moins admirable, c'est les Etats-Unis. Certaines de ces puissances mondiales, soit en vue de la guerre, soit en vue de la paix, soit par tendance belliqueuse ou pour la protection de leur commerce, ne cessent de développer leurs armements, et leurs sujets dans toutes les parties du monde réclament à l'unisson une plus ample protection pour leur commerce. Sur ces puissances mondiales, l'empire anglais détient la suprématie, et l'exerce dans l'univers au mieux des intérêts de l'humanité et de la civilisation; et il incombe à tout sujet anglais, dans quelque partie du monde que ce soit, de coopérer suivant ses moyens à la défense de l'empire britannique, à la défense de cette nation qui protège si glorieusement la liberté civile, politique et religieuse. C'est au drapeau britannique que le Canada est redevable de son autonomie, et c'est cette même puissance qui a accordé les mêmes avantages à la province du Nouveau-Brunswick, à la suite de plusieurs années d'efforts énergiques. Depuis le jour où l'Angleterre a proclamé l'émancipation des catholiques, ses ports, ses hôpitaux, ses sanctuaires, privés et publics, se sont ouverts aux prêtres catholiques, français, espagnols, ou de toute autre nationalité; et dans notre vingtième siècle, nous voyons des corps religieux chassés de leur patrie, des possessions étrangères, chercher dans les possessions britanniques un refuge, un foyer,

et assurer aujourd'hui à leur pays adoptif le bénéfice de leurs travaux et de leur expérience.

Et, monsieur l'Orateur, comme ce grand empire, si bienfaisant pour l'univers entier, ne saurait se passer de navires ni de canons, il est de notre devoir de contribuer notre part de la dépense à cet effet, en retour de la protection qui nous est accordée, et non pas de compter entièrement dans ce but sur l'intervention de la métropole. Nous devons soulager l'empire d'une partie de ce fardeau, d'une manière qui soit acceptable à la fois de l'empire et du Canada.

Tant qu'il se trouvera d'autres nations qui s'appliqueront énergiquement à augmenter leurs armements, nous ne devrons pas tirer de l'arrière, nous devrons nous porter au secours de la métropole. C'est la paix que nous désirons, et je dis qu'il n'y a pas aujourd'hui de puissance dont l'influence soit plus favorable au maintien de la paix que l'empire anglais. Comme chacun le sait, la suprématie de l'Angleterre n'est pas synonyme de conquête territoriale. Elle a déjà toutes les colonies dont elle puisse s'occuper, et tous les sujets qu'elle soit en mesure de protéger. D'autre part, sa puissance maritime n'a pas pour complément de grandes armées de terre, comme dans le cas d'autres pays, notamment de l'Allemagne. Ainsi donc, la position qu'elle occupe aujourd'hui est une déclaration et une promesse de paix et de protection du commerce. Le monde désire la paix, et la suprématie de l'Angleterre assure la paix universelle. La suprématie de l'Angleterre, définitivement assurée assure définitivement la paix dans l'univers entier. Le renversement de la puissance britannique détruirait l'équilibre européen, et déterminerait une situation critique pour les Etats-Unis, comme pour le Canada et l'Europe.

Nos voisins au sud de la ligne 45e observent sans doute la marche des événements en Europe avec autant d'intérêt que nous. La voix de la grande puissance de l'hémisphère occidental s'impose partout à l'attention, et je suis persuadé qu'aujourd'hui les Etats-Unis, profondément intéressés par la marche des événements, suivent avec grande attention les démarches du Canada. D'autres influences que le danger de guerre peuvent s'exercer sur une nation. Les restrictions commerciales, les conseils sages mais fermes, les multiples interventions de la diplomatie, les échanges de vue, tous ces facteurs puissants, déterminants, sont à la disposition des Etats-Unis d'Amérique. Il est possible que la grande puissance de l'hémisphère occidental soit appelée à se prononcer, et je le répète, il n'est pas douteux que les Etats-Unis aujourd'hui ne suivent attentivement ces premières démarches que le Canada va faire en vue de l'établissement d'une marine à lui pour la

protection de son commerce et de son littoral, et pour coopérer en temps de crise à la défense de l'empire britannique. Le plus tôt nous protégerons nos côtes, plus les mesures prises seront efficaces, et plus la voix de l'Amérique en matière de paix et de guerre sera-t-elle écoutée avec attention et autorité, avec force et magnétisme, par les autres puissances. Les Etats-Unis sont une nation de grande activité et de grand esprit d'entreprise. Ils ont l'œil à leur propre avenir. Ils ont construit une marine modeste au début, mais qui s'est développée rapidement au fur et à mesure de la croissance du pays. On dira peut-être que nous pourrions nous dispenser d'une marine, et compter à l'avenir sur la protection de la Grande-Bretagne en cas de besoin, ou peut-être même sur celle des Etats-Unis. Sans doute, les Etats-Unis seraient à même d'accorder pareille protection à un voisin. Mais en acceptant une telle situation, ne compromettrions-nous pas notre propre avenir, notre situation future dans le monde?

Et puis, si cette protection nous était accordée, il nous faudrait toujours un jour ou l'autre en payer le prix, directement ou indirectement. Alors pourquoi n'en pas faire nous-mêmes les frais, voir à notre propre protection, au lieu de compter sur celle des autres? En agissant autrement, comment pouvons-nous jamais espérer devenir une grande nation?

J'ai déclaré au début de mon discours que j'approuvais cordialement le projet de loi. Je l'aurais approuvé tout aussi cordialement s'il avait été proposé il y a cinq ou sept ans, car à mon humble avis, nous aurions dû commencer il y a déjà beau jour ce que nous entreprenons aujourd'hui. Je ne suis pourtant pas militariste; je ne saurais comment me servir d'une arme à feu si on m'en confiait une, tout heureux que je serais pourtant, de faire de mon mieux pour être utile en temps de crise; mais, à la suite des progrès accomplis par le Canada, avec son littoral immense tant sur le Pacifique que sur l'Atlantique, et sur notre frontière du sud un voisin pacifique avec qui nous sentons qu'un malentendu n'est guère probable ni même possible, je préférerais, pour ma part, que la moitié de la somme dépensée pour les fins de notre milice eût été consacrée à l'établissement d'une marine. Si on en avait agi ainsi, je crois que nous serions en meilleure posture aujourd'hui. Il nous faut faire des sacrifices, c'est inévitable. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a fait allusion aux sacrifices que la Grande-Bretagne avait dû faire à nos dépens pour rester en paix avec les Etats-Unis. Les sacrifices que nous avons dû faire du fait de la diplomatie anglaise, nous les avons faits sans sourciller, et nous avons cherché ailleurs une compensation aux pertes ainsi subies. La création d'une flotte canadienne, loin d'être désagréable aux Etats-Unis, serait de nature à leur plaire, leur serait de quelque service. Il nous incombe d'établir une flotte qui assure d'avantage la sécurité de tous les intérêts le long de notre vaste littoral maritime. Nous allons donc créer une marine qui sera favorable à la fois aux intérêts du Canada et à ceux de l'empire britannique, et qui en même temps sera favorable aux intérêts des Etats-Unis, lesquels devront à tout jamais s'harmoniser avec les nôtres. La sympathie des Américains nous sera toujours assurée à titre de voisins et d'amis, de Canadiens, de sujets anglais. Les Etats-Unis préfèrent que le Canada, en tant que voisin, soit possession anglaise plutôt que possession allemande, ou de toute autre allégeance. Les habitants des Etats-Unis ont de l'amitié pour les sujets britanniques, de même origine qu'eux, ils se rappellent leurs ancêtres, et s'en vantent. Je signale l'incident suivant de l'ovation faite au commandant Peary récemment. Au milieu d'un grand concours à New-York, on lui a présenté un chèque de $10,000, en reconnaissance de ses prouesses dans les régions polaires explorées par lui. Voici en quels termes il s'est exprimé dans cette circonstance:

> Ce chèque sera déposé demain, comme contribution commune des membres de cet auditoire, par les officiers et le comité du forum civique et moi-même, pour venir en aide à l'expédition américaine qui sera tentée vers les régions antarctiques dans un but d'exploration et d'investigation scientifiques, et en vue de stimuler le zèle des porteurs du "Stars and Stripes", dans cette course magnifique, enlevante vers le pôle sud, où nous avons pour concurrents nos cousins d'origine britannique, les plus nobles émules qui se trouvent au monde.

"Nos cousins d'origine britannique", dit-il, et il ajoute "les plus nobles émules qui se trouvent au monde". Mon espoir de la paix universelle est en grande partie basé sur la grandeur future combinée du Canada et des Etats-Unis. Ces pays ont des aspirations communes vers le bien et le vrai dans l'exploitation paisible des sphères d'activité humaine, agriculture, commerce, industrie, facteurs de confort, de prospérité et de bonheur, favorables d'autre part au développement de l'intelligence, de la littérature, des arts et des sciences qui ne peuvent être le fruit que d'esprits indépendants, libres de tout souci dans l'ordre moral ou matériel, individuel ou social.

On avait formé l'espoir que les Etats-Unis au dix-neuvième siècle, instruits par les résultats de la politique ruineuse des états européens militaristes, adopteraient une ligne de conduite plus pacifique. Ils ne l'ont pas fait; aussi, ce début du vingtième ne laisse-t-il pas de nous causer quelque inquiétude? Le vingtième siècle,

c'est le siècle du Canada, a déclaré notre grand premier ministre lui-même, devant un auditoire d'Américains. Déjà la suite des événements a prouvé le caractère prophétique de cette affirmation, ainsi que des autres sorties de la bouche de notre noble leader; tout comme ce pronostic de Joseph Howe qui, il y a soixante-quinze ans, signalait le Canada d'alors et le pays à l'ouest des Grands lacs comme le fondement d'un deuxième et plus vaste empire anglais sur ce continent de l'Amérique du Nord. Or, monsieur l'Orateur, c'est ce que nous voyons aujourd'hui. Je suis persuadé que ces prédictions de Joseph Howe vont également se vérifier, et que nous nous rendrons compte qu'il parlait alors sous une inspiration prophétique. Or, monsieur l'Orateur, quand nous passons en revue ce qui se trouve en germe dans une union possible de ces deux grandes nations de l'Amérique du Nord, le Canada et les Etats-Unis, complémentaires l'une de l'autre au point de vue de la production d'un grand nombre des matières premières et de la possession des ressources naturelles nécessaires pour assurer le bonheur de l'homme, nous avons raison d'espérer que ces deux pays continueront de vivre en relations harmonieuses pour des siècles à venir, et dans un isolement parfait du reste du monde. C'est là, monsieur l'Orateur, une situation qu'aucune nation au monde ne saurait se vanter d'occuper, et l'Allemagne moins que toute autre. Vers le milieu du siècle actuel, la population du Canada sera de 40 ou 50 millions d'habitants, exploitant un pays extrêmement riche en produits agricoles, en minéraux, en dépôts houillers, en produits forestiers, en chutes d'eau, en tout ce qui est nécessaire au maintien d'une population à perpétuité, où les capitaux afflueront de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis, et du pays même, et pourvu d'une marine marchande circulant sur toutes les mers. Et si nous nous représentons ce pays et ce peuple travaillant de concert avec les 125 millions d'habitants qu'il y aura alors aux Etats-Unis, qui nous fera croire que la coalition de ces grands intérêts ne suffira pas pour imposer la paix à l'univers entier et ne sera pas un facteur de civilisation plus puissant qu'aucun autre que le génie de l'homme ait pu inventer?

Nous verrions alors accomplies les aspirations que formulait, il y a soixante-et-quinze ans, Joseph Howe, de voir un jour le Canada en pleine possession de tous les privilèges, de toute la richesse et de tout le bonheur qu'il pouvait désirer; de le voir faisant partie intégrante de ce vaste empire britannique s'employant à imposer la paix à l'univers. Les aspirations des Canadiens tendent toutes vers la formation sur ce continent d'un grand peuple faisant partie de l'empire britannique; et si, dans notre population, il est un élément plus qu'un autre, une province plus que toute autre, profondément, individuellement et terriblement, je pourrais dire, intéressée à la perpétuation de ce lien britannique, à toujours voir flotter sur le Canada le drapeau anglais, c'est bien l'élément français, c'est bien la province de Québec. Qu'est-il besoin, monsieur l'Orateur, de revenir sur les ambitions de nos ancêtres français de la province de Québec. Il est peu nécessaire que je vous peigne les sentiments des Canadiens-français à l'égard de l'empire britannique. Ces sentiments, nous les avons entendu exprimer par nos mères dans leurs prières; nous avons vu nos mères élevant leur voix vers le Ciel et priant Dieu qu'il gardât intact ce grand empire britannique, et que toujours flottât sur la patrie canadienne le drapeau de l'Angleterre. Ces prières, qui se sont élevées des autels canadiens et sont montées vers le Ciel pour le maintien de la suprématie anglaise sur le Canada, n'étaient pas pour aujourd'hui ni pour demain, mais pour tous les temps. On nous répète parfois que notre noble chef manque de loyauté à l'égard du drapeau anglais. Ceux qui le disent, monsieur l'Orateur, n'ont jamais sans doute pensé que la mère de notre premier ministre elle-même a prié pour ce drapeau, demandant que toujours il couvrît de son ombre notre chère patrie. Lorsque nous nous rappelons ce qui est arrivé en deux ou trois circonstances où notre premier ministre se trouvait en Angleterre, lorsque nous nous remémorons l'accueil cordial qui lui a été fait par toutes les classes, depuis la reine Victoria, cette souveraine grande entre toutes, depuis les membres du Gouvernement, les maires des villes, ceux qui généralement dirigent l'opinion publique en Angleterre; quand je me souviens que notre grand roi Edouard VII, dans une récente occurrence, adressait à notre premier ministre un message de félicitations à l'occasion du dernier anniversaire de sa naissance, je dis que tout Canadien français ne peut faire autrement que de prier pour que jamais le drapeau britannique ne cesse de dérouler ses plis glorieux sur notre pays. S'il pouvait être nécessaire que ma voix se fît entendre jusque dans les campagnes les plus reculées d'Ontario, jusque dans ces moindres contrées de l'Ouest canadien, je le ferais sans hésiter, et, comme Canadien français, je demanderais à haute voix la continuation de la suprématie anglaise au Canada et que toujours soit glorifié le drapeau britannique.

Il y a, monsieur l'Orateur, une autre question sur laquelle je désire appuyer quelque peu. Nos amis de la gauche, nos adversaires politiques du dehors, quelques-

uns du moins, séparent leur cause de la nôtre et déclarent que nous ne faisons rien pour l'empire si nous ne l'aidons pas immédiatement par une grasse contribution monétaire. On voudra bien me permettre d'expliquer, sons ce rapport, mon appréciation personnelle de la situation, telle que je la conçois, entre l'Allemagne et l'empire britannique, ou encore entre l'Allemagne et le reste du monde. Après avoir fait connaître ma pensée sur cette question, je serai en mesure d'expliquer pourquoi la création d'un marine me paraît devoir mieux servir qu'une contribution directe à consolider l'empire britannique.

Pour nos amis de la gauche, l'empire allemand est une menace constante. Comme ils l'ont dit, l'Allemagne ne cesse de s'armer. Après tout, c'est bien son droit. Elle n'était pas tenue d'adhérer aux propositions de la conférence de La Haye. Elle a pu avoir des idées différentes de celles des autres pays, mais, pour ma part, je ne vois rien qui nous fasse craindre que la suprématie allemande l'emporte jamais sur celle de l'Angleterre. Le langage de nos amis de la gauche ferait penser qu'une crise est imminente et va se produire avant un an ou deux. A ce propos, je vais citer les paroles de l'honorable chef de l'opposition qui disait, le 12 janvier, en relevant certaines expressions de mon honorable ami le chef du Gouvernement:

Cependant, le très honorable premier ministre peut dire: Depuis lors, cela est disparu, et il n'y a plus lieu de s'inquiéter. Ces déclarations indiquaient qu'une crise, un péril, un cas d'urgence allaient se produire d'ici deux ou trois ans au plus tard. Ce danger est-il passé? Non, monsieur l'Orateur; nous en sommes plus rapprochés de près d'un an.

Ce péril, monsieur l'Orateur, que l'on disait exister l'an dernier n'a pas peut-être pris fin, pour la simple raison qu'il n'a jamais existé; et il n'existe pas plus aujourd'hui qu'il n'existait alors. Nous avons plus d'une fois entendu des députés de la gauche demander le vote d'une contribution avant même d'avoir pris le temps de consulter le peuple sur une proposition qui nous fait donner vingt-cinq millions à l'Angleterre.

L'Angleterre, aujourd'hui, peut emprunter à beaucoup meilleur compte que nous, à beaucoup meilleur compte que ne le peut l'Allemagne, entendu qu'elle n'a pas été encore obligée de se saigner pour une armée qui coûte à l'Allemagne des sommes folles. Certains députés de la gauche paraissent tenir dans leurs mains quelque cas d'urgence qu'ils s'apprêtent à laisser tomber sur nos têtes au moment où personne ne s'y attendra. Je crois qu'il conviendrait d'envisager les choses plus posément et nous contenter des propres déclarations qui nous viennent des pays les plus directement intéressés. Monsieur le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) a donné à la Chambre il y a quelque temps des renseignements précieux provenant de sources allemandes. Me permettez-vous, monsieur l'Orateur, de citer les paroles de M. le comte Von Bernsteroff, l'ambassadeur allemand à Washington, lequel, en novembre 1909, précisément à l'heure où nous nous préparions à quitter nos domiciles respectifs pour revenir dans cette enceinte, disait, en présence de l'Académie des sciences politiques et sociales américaine, alors en séance à Philadelphie:

La politique de l'empire allemand dans ses relations avec l'univers est purement commerciale, et dénuée de toute ambition d'étendre son territoire, absolument exempte de toute intention hostile aux autres nations, dont elle ne désire en aucune façon détruire l'équilibre. Nos efforts ne tendent pas à acquérir de nouvelles colonies, qui dérangeraient la symétrie de notre empire; et nous ne demandons qu'à développer les ressources des colonies qui sont déjà à nous. C'est pourquoi il n'entre pas dans mes desseins de vous parler ce soir de notre politique coloniale. Ce que nous désirons toutefois, ardemment, c'est le commerce étranger, et pour cette raison, nous sommes de chauds partisans de la théorie, non moins vigoureusement appuyée par les Etats-Unis, qui est celle de la libre concurrence.

L'ambassadeur allemand expose ensuite l'énorme accroissement des productions manufacturières de l'Allemagne, l'augmentation rapide de sa population et la nécessité qui s'impose de procurer les vivres à cette masse de personnes. Puis, il explique à quels moyens l'Allemagne doit recourir pour maintenir ses soixante millions d'habitants, auxquels vient tous les ans s'ajouter un autre million. Il fait remarquer comme quoi le peuple allemand se voit obligé d'aller au loin chercher la matière brute dont il décuple la valeur pour la nation en la soumettant aux procédés de la fabrication. Il dit encore:

Il nous faut maintenant une marine proportionnée à notre commerce extérieure, et qui protège ces importantes spécialistés où s'exerce notre activité nationnale; mais nous n'avons nul désir de commander sur les mers. C'est pourquoi le développement de notre marine ne doit inspirer de soupçons à personne.

Ce langage est absolument clair, j'imagine. Ce sont les paroles mêmes que l'ambassadeur allemand adresse à l'une des plus grandes puissances actuelles du monde. C'est lui encore qui parle de la cause de ces rumeurs inquiétantes venues d'Allemagne.

Il dit un mot de l'agitation créée par les pangermanistes, lesquels sont à la base de la même politique que poursuivent les publicites alliés à la presse chauvine des Etats-Unis, de l'Angleterre et du Canada, et il déclare que ces pangermanistes n'ont aucune influence en Allemagne, qu'ils ont

à peine un représentant au reichstag, et qu'ils ne représentent nullement le sentiment de la masse du peuple, non plus que celui du ministère allemand. Tout de même, ils fournissent aux gazettes chauvines de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et du Canada l'occasion de fomenter contre l'Allemagne des soupçons que rien ne justifie.

L'ambassadeur allemand ajoute: "Nous sommes obligés d'augmenter notre marine en proportion de notre commerce extérieur pour la protection de nos entreprises nationales, mais nous n'avons pas la prétention de nous rendre maître de l'océan et l'accroissement de notre marine ne justifie pas les suspicions de qui que soit.

Pourquoi, après tout, ne pas croire à la sincérité de ces paroles tombées de la bouche d'hommes que l'empire allemand se donne comme embassadeurs? Pouvons-nous penser que, représentant l'Allemagne, ils voudraient tromper le monde par les opinions qu'ils expriment? Si l'Allemagne pouvait avoir l'intention, que je nie, de tromper le peuple anglais, pouvons-nous croire que son embassadeur prendrait sur lui de décevoir en même temps les populations américaines auxquelles il s'adressait? Suspendons nos craintes et cessons de crier qu'un danger menace l'empire britannique, et que ce danger c'est l'Allemagne. Il ne pourrait y avoir danger que si la Grande-Bretagne demeurait inactive. Et la Grande-Bretagne ne demeure pas inactive. Elle s'emploie à maintenir sa supériorité. Sa position à l'heure qu'il est est aussi forte, comparativement, qu'elle l'était il y a dix ou quinze ans, à l'égard de n'importe quelle autre puissance au monde.

Cette position n'a pas décru. Le seul changement que l'on constate dans le monde, c'est que l'Allemagne a commencé à se construire d'énormes navires de guerre, et l'Angleterre n'a pas été lente à la suivre dans cette voie. Que l'empire anglais continue ainsi d'un pas égal avec l'Allemagne, et, dans cinq ans, dans dix ans d'ici, l'Angleterre conservera sur l'empire allemand le même degré de supériorité qu'elle a en ce moment. On pourrait croire qu'il ne reste plus rien à citer, tant il a été fait de citations au cours de ce débat, cependant, il reste encore quelque chose, et j'aimerais à vous rappeler ce que dit M. le docteur McNamara, le secrétaire parlementaire de l'amirauté:

M. le docteur McNamara, secrétaire parlementaire de l'amirauté, a traité de la question d'urgence dans un discours qu'il faisait dernièrement à Hastings. Les observations se trouvent rapportées comme il suit dans les colonnes du "Times" de Londres:

En fait de Dreadnought, nous en avons pour le moment sept, pendant que l'Allemagne en a deux, avec trois autres qui vont être bientôt terminés. En avril 1912, époque pour laquelle ou redoute quelque danger, nous devrons avoir vingt Dreadnought, l'Allemagne treize.

A la même date, il est à présumer que nous aurons quarante bâtiments de guerre de type antérieur aux Dreadnought, comptant moins de vingt années de durée, ayant un déplacement total de 585,000 tonnes, portant 656 canons de 6 à 12 pouces, y compris 152 canons de 12 pouces. Dans le même temps, l'Allemagne aurait vingt bâtiments de type analogue et de même durée, avec déplacement total de 241,000 tonnes et portant 384 canons de 5 à 11 pouces.

En fait de croiseurs, et pour ne pas parler des Invincible, que j'ai mis avec les Dreadnought, nous nous trouverions avoir en avril 1912 trente-cinq croiseurs, d'un déplacement total de 416,000 tonnes et portant 470 canons de 6 à 9 pouces et deux dixièmes. Dans le même temps l'Allemagne en aurait huit, avec déplacement total de 78,542 tonnes et 112 canons de 5 pouces et neuf dixièmes à 9 pouces et quatre dixièmes.

En fait de bassins de radoub assez spacieux pour admettre des Dreadnought, nous en avons aujourd'hui douze dans nos eaux intérieures, tandis que l'Allemagne n'en compte que six.

Ajoutons à cela la statistique donnée par la publication "Navy League Annual" (1909-1910), portant le personnel de la marine à 128,000 de tous rangs.

Les réserves ne figurent pas dans ce nombre. La même publication porte à 53,769 le personnel de la marine allemande.

Je ferai remarquer ici à la Chambre que le docteur McNamara affirme que la puissance de construction que possède aujourd'hui l'Angleterre est double de celle de l'Allemagne. Les députés de la gauche qui pourraient mieux s'employer que cela, affirment que si nous ne construisons pas immédiatement de Dreadnought, les escadres allemands vont s'emparer de nos côtes. Je leur ferai observer que les Dreadnought allemands n'ont qu'une faible capacité en matière de charbon; qu'on n'y peut guère mettre à bord plus de charbon qu'il n'en faut pour un voyage de quatre ou cinq jours, et que par conséquent, ils ne sont pas destinés à voyager sur la haute mer, leur mission consistant à protéger les intérêts allemands dans la mer du Nord.

Le Canada n'est nullement en lieu de craindre qu'un Dreadnought allemand vienne dans nos parages, et le cas échéant, jamais ce Dreadnought ne pourrait retourner au pays. Pendant les vingt années prochaines, l'Allemagne s'emploiera à construire autant de Dreadnought que possible, pour la protection de son propre commerce, contre toute agression possible soit de la Russie, soit de la France, advenant que l'Allemagne provoquerait des hostilités avec la France, ou peut-être avec l'Italie; car, on le sait, l'Italie se rangerait du côté de l'Angleterre, plutôt que du côté de l'Allemagne.

Les Allemands savent qu'ils n'auront pas trop de Dreadnought pour la protection

de leur commerce dans les eaux entourant leur propre territoire. Humble député d'un modeste comté du Nouveau-Brunswick, est-ce donc à moi qu'il appartient d'apprendre à nos collègues de la gauche que l'Allemagne n'est nullement prête aujourd'hui à déclarer la guerre à la Grande-Bretagne et qu'elle ne sera pas en mesure de le faire, d'ici à nombre d'années? Ma propre autorité n'aurait guère de poids en pareille matière; aussi bien vais-je citer un article paru en octobre dernier, dans les colonnes du "Journal of Commerce", de New-York, article dont l'auteur est un des rédacteurs de ce journal, qui a visité l'Allemagne précisément dans le but de se rendre bien compte de la situation et d'exprimer son avis. Je cite:

Supposons que la flotte allemande soit aussi puissante que la flotte britannique en 1912; la possibilité d'une descente allemande sur la côte de l'Angleterre serait aussi éloignée que jamais. Quant à la position stratégique de l'Angleterre, la plupart des experts navals s'accordent à dire qu'elle est assez forte pour que l'Allemagne soit réduite à l'impuissance d'envoyer une force navale, forte ou faible, dans la Manche par le détroit de Douvres, ou dans l'Atlantique par le nord de l'Ecosse. Pour la tâche que l'Allemagne semble s'être imposée, la construction de Dreadnought est insuffisante. Le canal de Kiel a dû être approfondi au prix de $55,000,000 et c'est là un travail qui ne sera pas terminée avant 1915. Ainsi en est-il du creusement des abords des ports militaires allemands et de la construction de nouveaux bassins et de nouveaux chantiers. Tous ces travaux sont devenus nécessaires par le nouveau type de navires de guerre, et sans ces travaux, la force d'offensive de la marine allemande doit demeurer quantité négligeable.

Telle est la situation actuelle de la marine allemande, et on le sait, l'ambassadeur allemand a affirmé que l'Allemagne n'a d'autre ambition que celle de protéger son propre commerce. Soit que l'Allemagne se propose, oui ou non, d'attaquer l'empire britannique, il n'en est pas moins acquis que, en matière de construction navale, l'Allemagne est quantité négligeable et devra demeurer ainsi. Si les honorables députés de la gauche trouvent insuffisante l'autorité que je viens de citer, je vais leur apporter le témoignage du correspondant du "Star", de Montréal, à Berlin, lequel confirmait, le 29 février dernier, l'opinion du "Journal of Commerce", de New-York, par la dépêche que voici:

La grande base navale de l'Allemagne—Quand elle sera terminée, ce sera la plus belle de la mer du Nord, avec ports spéciaux.

(Depêche spéciale au " Star " de Montréal.)

Berlin, 9 février.—On vient de terminer les plans pour la grande base navale nouvelle de l'empire allemand, à l'extrémité occidentale du canal Kaiser-Wilhem, à Bruensbuttel, et les travaux vont commencer sans retard. Le coût global sera d'environ $7,000,000.

Quand cet ouvrage sera définitivement terminé, ce sera la plus grande base navale sur la mer du Nord. Elle figurera à côté de Kiel. Le port s'étendra de Bruensbuttel, en gagnant le nord-est, jusqu'à un petit lac qui se raccorde avec le canal. Il sera divisé en ports pour les plus gros navires et pour les vaisseaux de la flotte marchande, on construira aussi de grands bassins ou docks flottants des ports pour bateaux.

Aussi, monsieur l'Orateur, je ne saurais m'expliquer les appréhensions qu'éprouvent les députés de la gauche au sujet d'un péril allemand immédiat, non plus que les raisons qui les portent à demander que nous prêtions sans retard notre concours financier à l'Angleterre. Mais, s'écrient-ils, si le péril éclate, que ferez-vous? Puis ils citent, mais non pas dans un esprit approbateur, les paroles de notre noble leader, affirmant qu'à l'heure du danger un courant d'enthousiasme passerait sur le pays.

Oui, monsieur l'Orateur, quand l'heure viendra si elle sonne à l'improviste, ne serait-ce que dans cinq ans ou dix ans, ou l'an prochain, ce courant d'enthousiasme se répandra certainement dans tout le pays, faisant appel à tous les Canadiens et portant des milliers de nos jeunes gens à voler à l'aide de la mère patrie. Ce courant montera jusqu'aux portes du trésor canadien et notre ministre des Finances si patriote, qui accordait sans aucune réserve, il y a treize ans, la préférence commerciale à la Grande-Bretagne, saura bien encore une fois ouvrir, sans réserve aucune, les portes du Trésor à l'empire britannique, dans la mesure de ses besoins, dût-il pour cela transformer en moins-values ses excédents budgétaires se chiffrant par nombre de millions de dollars. Au demeurant, monsieur l'Orateur, à l'heure critique, le pays prêtera son concours financier à la mère patrie, quel que soit le gouvernement au pouvoir, bien qu'à entendre les députés de la gauche, on serait porté à croire que le Gouvernement actuel doive garder le pouvoir à perpétuité; mais même si son régime ne se perpétue pas indéfiniment, il pourra durer fort longtemps. S'il arrivait qu'un Gouvernement conservateur fût à la tête des affaires publiques.

Je suis convaincu qu'un courant d'enthousiasme se répandrait aussi parmi le peuple canadien et monterait jusqu'aux portes du Trésor.

Une contribution, monsieur l'Orateur, est chose de haute importance. Si j'ai bien saisi la pensée du député de Sainte-Anne, il prétend que contribution n'est pas synonyme de tribut. Sans doute, une contribution dans un moment critique n'est pas synonyme de tribut; mais si le Parlement s'engage aujourd'hui à prêter son concours financier à l'Angleterre ou à l'empire britannique, il engage l'avenir. Il ne s'agit

pas d'un secours en argent donné dans un moment de générosité, en des circonstances spéciales; mais lorsque, d'année en année, que la situation financière du pays soit favorable ou défavorable, on s'adresse au Parlement pour en obtenir des sommes d'argent, alors cette contribution devient un tribut; et dans certaines circonstances, en telle ou telle année, le peuple canadien ou le Parlement canadien ne verraient peut-être pas la nécessité de ce secours et il pourrait surgir certains embarras qui ne tourneraient pas à l'honneur du Canada.

Mais, s'écrie-t-on, une contribution venant aujourd'hui du Canada donnerait du prestige à l'empire. Monsieur l'Orateur, si l'empire britannique a besoin de prestige, qu'est-ce que lui donnerait le plus de prestige, ou bien une contribution de $25,000,000, dont il n'a nullement besoin, ou bien la création d'une marine pour la protection du commerce dans cette partie de l'empire, ce qui le déchargerait de l'obligation de protéger ce commerce.

Mais, nous dit-on, notre marine serait sans importance. Elle aura de l'importance en ce sens que ce sera autant de navires que l'Angleterre n'aura pas besoin de construire pour notre protection.

Si chaque nation sœur au sein de l'empire était en mesure de construire, en quelques années, une flotte suffisante pour protéger ses côtes et son commerce, l'Angleterre n'aurait pas besoin de veiller à la protection du commerce exercé par les différents membres de sa famille, et par conséquent, sa situation serait similaire à celle de l'Allemagne qui n'est tenue qu'à la seule nécessité de protéger ses ports et son commerce de la mer du Nord et autour des Iles-Britanniques.

Aujourd'hui, les intérêts du Canada et ceux de l'empire britannique sont tellement entrelacés qu'il serait impossible de les séparer. L'empire bénéficie tout autant que le Canada de tout ce qui se fait pour le développement des ressources de notre pays; et tout ce que nous faisons pour augmenter le prestige et le commerce de la Grande-Bretagne ainsi que pour assurer le maintien de sa suprématie navale, tout cela est dans l'intérêt et du Canada et des autres parties de l'empire. Nos intérêts sont inséparables et il importe de ne faire aucune démarche qui puisse empêcher nos efforts de s'orienter vers le développement de nos propres ressources, et de nos diverses industries, agriculture, exploitation forestière et industrie de la pêche. Il faut bien se garder de rien faire qui puisse diminuer l'intensité de notre activité ou réduire les revenus du pays, et cela non seulement en vue des intérêts matériels du pays, mais, eu égard au fait que ce développement tend à attacher davantage au pays les populations des provinces de l'Est, et par conséquent, nous permet de diriger un plus grand nombre de colons vers les provinces de l'Ouest qui produiront, dans un prochain avenir, la plus grande partie des vivres dont aura besoin l'empire britannique.

Il ne faut pas l'oublier, monsieur l'Orateur, dans le cours de quelques années—et le temps passe rapidement, dans ce 20e siècle—le Canada sera peut-être le seul pays d'où les Iles-Britanniques pourront tirer leurs farineux alimentaires; en outre, il faut se souvenir que les Etats-Unis, dans le cours d'une période décennale, n'auront pas ou que très peu de blé à exporter et qu'ils compteront, à bref délai, une population de cent millions d'âmes; qu'il leur faudra, par conséquent, de nouveaux champs où ils puissent exercer leur activité industrielle et commerciale, et de nouveaux débouchés pour l'excédent de leur population. On affirme déjà que, avant le milieu de ce siècle, par suite du grand développement de l'industrie du fer en Grande-Bretagne, ses gisements de fer seront peut-être épuisés et c'est alors au Canada qu'on demandera le fer et l'acier pour la construction des Dreadnought ou des autres engins de guerre dont on aura alors besoin.

Un des grands devoirs qui incombent au Gouvernement, c'est de ne rien négliger pour provoquer le développement de l'industrie du fer et des gisements de fer en Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick. Aujourd'hui, les événements marchent plus rapidement que jamais. Les vingt années dernières se sont écoulées avec plus de rapidité que l'ère précédente et l'heure sonnera bientôt peut-être où le Canada sera appelé à produire et à fournir ce précieux métal pour les navires anglais, soit ceux de la marine de guerre soit ceux de la marine marchande.

L'an dernier, lorsque la Chambre adopta d'une seule voix la résolution relative à la défense navale et donna un mandat aux ministres qui se rendirent à la conférence impériale, je croyais que le parti conservateur demeurerait fidèle à l'avis qu'il avait exprimé, à l'instar du parti de la droite.

L'hiver dernier, j'ai écouté avec grand plaisir l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et l'honorable chef de l'opposition quand ils se déclaraient favorables à une marine canadienne et s'opposaient à une contribution. L'honorable député de Toronto-nord a dit alors:

> Cette méthode, en outre, ne tient compte ni des aspirations, ni des besoins pressants, ni des perspectives d'avenir de cette grande nation que doit un jour devenir le Canada.

Nos honorables adversaires parlent de notre future marine. Ils disent qu'elle sera trop petite. Mais je puis leur répon-

dre par les paroles de leur plus grand parlementaire:

Il faut nécessairement préparer l'avenir, mais les débuts doivent être modestes; un jour ou l'autre, je le répète, notre pays aura sa force navale pour la défense nationale, si non pour quelque autre lutte.

Telles furent les paroles de l'honorable député de Toronto-nord, au mois de mars dernier, quand nous avons adopté la résolution préparée par lui-même et quelque peu modifiée par le très honorable leader de la Chambre et par le chef de l'opposition. Le même jour ce dernier disait, voir page 3720 du hansard:

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à ce sujet, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure. L'autre moyen a été mis à l'essai par l'Australie et la métropole, mais les résultats n'ont pas été satisfaisants à tous les égards.

C'est ainsi que s'exprimait alors l'honorable chef de l'opposition. A ce moment nous étions tous dans une harmonie parfaite. Nos délégués à la conférence impériale ont quitté le Canada avec l'autorité du mandat qui avait été si énergiquement et si éloquemment formulé par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) le chef de l'opposition (M. Borden) et le très honorable chef du Gouvernement (sir Wilfrid Laurier). C'était le devoir de l'honorable député de Toronto-nord et du chef de l'opposition d'être aussi fidèles à ce mandat que c'était le devoir du premier ministre. Nos délégués revinrent avec un projet de marine pour la protection du Canada et la protection de l'empire britannique, projet qui avait été approuvé par la conférence. Quand ils se trouvaient à Londres, mon honorable ami le chef de l'opposition y était aussi et le 1er juillet, au banquet canadien qui eut lieu dans cette ville, il parla en ces termes:

La résolution, dans la forme ou elle a été adoptée tout en ne paraissant pas être alors au premier abord aussi significative que l'offre d'un ou deux Dreadnought, a posé en principe la politique permanente du Canada sur laquelle les deux partis sont d'accord et qui aura un but plus pratique qu'une offre de Dreadnought.

Telle est la déclaration de mon estimable ami et en m'exprimant ainsi, je parle sincèrement car il n'y a personne pour qui j'aie personnellement un plus grand respect que le chef de l'opposition. Il a dit alors que nous avions posé le fondement d'une aide permanente à l'empire britannique, qui serait plus utile pratiquement qu'aucune offre de Dreadnought. Il a exprimé ces idées le 1er juillet dernier, quand le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) et le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) étaient à Londres s'efforçant d'arriver à une solution pour faire adopter à la conférence, le mandat qui leur avait été confié, plus tard le chef de l'opposition rendit visite à sa circonscription d'Halifax. Le 14 octobre il s'adressait en ces mots à ses électeurs:

Un principe directeur devrait au moins nous animer pour que nos matériaux, notre travail et l'habileté expérimentée de notre population puissent contribuer à notre défense navale dans une proportion aussi raisonnable que possible.

Il dit aussi dans cette même occasion:

A la dernière session, la Chambre des communes a adopté une politique au sujet de la défense navale sur laquelle les deux partis se sont unis. Cette politique peut ne pas avoir satisfait les aspirations de tous les conservateurs, mais il nous a semblé que c'était notre devoir obligatoire de placer, autant que possible au-dessus des luttes politiques, une question aussi vitale et d'une portée aussi grande.

Ces paroles furent aussi éloquentes que je pourrais désirer en entendre de la bouche d'un Canadien. Ce furent des paroles telles qu'aucune autre occasion ne pourrait en faire prononcer de semblables et je crois que le sentiment qu'elles exprimaient était partagé alors par mon honorable ami. Mais si j'ai bien compris le raisonnement de mon honorable ami qui a parlé avant moi (M. Doherty) et pour lequel j'ai aussi le plus grand respect, il pense que nous ne devrions rien faire avant que le peuple ne nous ait donné un mandat. Mais, monsieur l'Orateur, nous possédons ce mandat depuis la confédération. Le gouvernement canadien avait reçu le mandat de commencer la construction d'une flotte canadienne quand il a organisé notre milice et je ne crois pas que mon honorable ami ait été très digne quand il s'est efforcé de tourner en ridicule la marine que le premier ministre nous propose maintenant de construire.

Il a dit que ce serait une marine du Gouverneur général en conseil. Mais, la milice du Canada est la milice du Gouverneur général en conseil. Le chef de l'opposition n'a pas été conséquent avec les nobles paroles dont il s'est servi à Londres et en présence de ses électeurs à Halifax. Quelle force a fait que l'honorable chef de l'opposition ait changé de ton? Je n'ai pas à m'en occuper ni à le savoir. Je puis seulement dire que je regrette beaucoup le changement qui s'est produit. Il me semble qu'il n'y a pas lieu pour lui de présenter l'amendement qu'il propose parce qu'il diffère de la résolution qu'il a approuvée le 29 mars dernier. En examinant brièvement cette différence, permettez que je prenne son amendement actuel

et que j'en cite d'abord le dernier paragraphe:

Que, entre temps, le meilleur moyen de satisfaire au devoir immédiat du Canada et de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire est de mettre sans délai à la disposition des autorités impériales, à titre de contribution volontaire et loyale de la part du peuple canadien, une somme suffisante pour acheter et construire deux bâtiments de guerre ou deux cuirassés du type Dreadnought le plus moderne, laissant à l'amirauté la latitude complète de dépenser cette somme à tel moment et pour telles fins de défense navale qui, à son avis, pourront le mieux contribuer à augmenter la force unie de l'empire, et à en assurer ainsi la paix et la sécurité.

Comparez ce texte avec les paroles prononcées par l'honorable député il y a six mois à Halifax, ou en juillet dernier à Londres. Il a déclaré que la politique proposée était préférable à une contribution de Dreadnought, mais aujourd'hui il veut donner $20,000,000 ou $25,000,000 pour contribuer de deux Dreadnought à la marine britannique et nous n'aurions rien à dire pour la dépense de cet argent.

Un autre paragraphe de la résolution dit:

Que l'on ne devrait se lier à aucune entreprise d'un caractère permanent et qui entraînerait des dépenses futures considérables, avant qu'elle ait été soumise au peuple et en ait reçu l'approbation.

En mars dernier, l'honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) n'ont pas pensé à faire appel au peuple sur cette question de construire la nouvelle marine. Nous ne pouvions pas commencer assez tôt pour leur plaire. L'honorable chef de l'opposition a ajouté les mots: "action rapide" pour qu'il ne soit pas perdu de temps. En octobre dernier, il est allée dans sa propre circonscription, quelques jours avant l'ouverture du Parlement et il a dit là-bas à la population que nous construirions une flotte canadienne, que cela pourrait peut-être ne pas être conforme aux aspirations de tous les conservateurs, mais que nous devions élever cette question au-dessus du niveau des partis politiques. Et ses électeurs ont applaudi ses paroles; évidemment ils n'ont pas pensé qu'il était nécessaire de faire un appel au peuple sur cette question, et ils l'ont encouragé à marcher aussi vite que le parlement et le gouvernement du Canada pouvaient le faire. Un autre paragraphe dit:

Les propositions du Gouvernement ne sont pas en harmonie avec les recommandations de l'amirauté, et, en raison de ce qu'elles confèrent au Gouvernement le pouvoir d'empêcher les forces navales du Canada d'agir conjointement avec celles de l'empire en temps de guerre, elles ne sont pas judicieuses et présentent des dangers.

M. TURGEON.

Je ne peux interpréter cette proposition que comme une attaque contre l'autonomie de ce pays relativement à la disposition de ses propres deniers. Monsieur l'Orateur, feu Joseph Howe, dans son temps, a défendu avec persistance nos droits d'autonomie. Il a maintenu dans sa propre province de la Nouvelle-Ecosse ce principe dans toute les questions importantes. Il désirait l'autonomie pour la population de la Nouvelle-Ecosse dans tout ce qui était possible. Pour moi, si j'étais le chef de l'opposition, un partisan avoué et un disciple de Joseph Howe, je n'oserais pas exprimer des sentiments pareils à ceux qui sont contenus dans cette résolution, même si je les éprouvais; j'aurais peur que l'ombre de Joseph Howe se dresse devant moi pour me juger. Je suis persuadé qu'avec le temps et quand l'histoire aura examiné avec plus de justice les événements du Canada et de la Nouvelle-Ecosse, la figure et l'œuvre de Howe occuperont une plus grande place dans nos souvenirs; il recevra de la postérité la justice qui lui a été refusée par ses contemporains. Je prétends que les termes de cette résolution que j'ai cités sont des plus surprenants, quand on pense qu'ils sont rédigés par un habitant de la Nouvelle-Ecosse.

Mais on nous dit que nous ne pouvons pas construire une marine. Certainement, nous ne pourrons jamais construire une marine si nous n'en commençons jamais la construction. Quel plus grand prestige pourrions-nous donner aujourd'hui à l'Angleterre que de montrer au monde le spectacle de bassins et de chantiers maritimes,—à Halifax, à Saint-Jean ou à Québec, cela m'importe peu—au moins qui saura que le Canada s'est mis activement à l'œuvre en vue d'assurer l'avenir et de pouvoir rendre les plus gands services à l'Angleterre, si c'était nécessaire. On nous dit que nous n'avons pas l'habitude voulue pour diriger ces navires. Si c'est nécessaire, nous ferons venir pendant quelque temps des hommes habiles de la métropole. Cela ne portera pas de préjudices à l'Angleterre. Nous apprendrons aux nôtres, qui ont l'instinct de la mer, à diriger ces navires nouveaux pour nous. Nous avons une population maritime qui a hérité des connaissances de la mer, au point que des garçons de quatorze ans sont de parfaits marins. Nous les trouvons parmi les Anglais et les Ecossais des Provinces maritimes, nous les trouvons aussi parmi les Acadiens pêcheurs, matelots, qui s'adressent déjà à moi pour obtenir des places dans la flotte que l'on va construire. Nous trouvons de ces hommes dans la baie des Chaleurs, sur les deux rives du Saint-Laurent. Je suis sûr que mon honorable ami le ministre des Postes (M. Lemieux) et vous aussi, monsieur l'Orateur, (M. Marcil), le représentant d'un des plus grands comtés maritimes, vous connaissez beaucoup d'hommes qui attendent une occasion

de monter à bord d'un navire canadien pour être exercés par un commandant anglais.

Notre population acadienne, monsieur l'Orateur, a été aussi utile au Canada, et a contribué autant à sa grandeur qu'aucune autre race ou élément de race dans ce pays.

Nous avons contribué au développement des Provinces maritimes. Nous avons gardé nos enfants à nos foyers, et j'ajouterai que nous avons rendu de grands services au pays en contribuant dans une si large mesure à l'accroissement de la population dans les Provinces maritimes, et plus parparticulièrement dans le Nouveau-Brunswick. Chaque mère acadienne qui sourit à son enfant adresse au ciel une prière pour la grandeur du Canada et de l'empire. Je répète que toute aspiration vraiment canadienne est en même temps britannique, et que tous les enfants de ces mères acadiennes n'attendent qu'une occasion pour courir à la défense du Canada et de l'empire.

On prétend que le bill déposé par le Gouvernement ne se conforme pas aux demandes de l'amirauté anglaise. En supposant que le bill ne répondrait pas à tous les désirs des autorités anglaises, est-ce en proposant de le soumettre au peuple qu'on le rendra plus acceptable? Est-ce en demandant à une population de sept ou huit millions d'âmes son opinion sur ce bill qu'on le rendra plus conforme aux vues et aux désirs des autorités britanniques?

Si les honorables députés de la gauche trouve le projet insuffisant, pourquoi ne demandent-ils pas de remplacer les treize navires que le Gouvernement propose de construire, par l'unité navale que l'amirauté a demandé à la conférence? Nos honorables adversaires pourraient alors prétendre qu'ils veulent que le Canada se rende aux désirs des autorités impériales. Mais au lieu de cela, ils demandent une contribution directe à l'Angleterre.

A mon sens, nos représentants à la conférence impériale ont agi avec prudence et sagesse, non seulement en conformité avec la résolution du 29 mars dernier, mais en parfaite harmonie avec les vues de l'amirauté.

La première proposition consistait en une unité navale sur l'océan Pacifique, et M. McKenna a reconnu que les circonstances étaient telles, que nos côtes étaient si étendues, qu'il n'était pas possible d'avoir une unité sur l'Atlantique et une autre sur le Pacifique.

L'honorable chef de l'opposition est-il d'avis que le littoral des Provinces maritimes doit être protégé, vu que c'est des ports de ce littoral, des ports de Saint-Jean et d'Halifax que partent les denrées destinées à l'approvisionnement de l'Angleterre? Non seulement nos représentants ont agi sagement, mais je les félicite d'avoir réussi, dans cette conférence, à concilier les intérêts du Canada et ceux de l'empire.

Je suis convaincu que tous ceux qui étudieront la question sous toutes ses faces, reconnaîtront que le Gouvernement a adopté la ligne de conduite la plus sage, non seulement pour le Canada, mais pour l'empire, en prenant les moyens de protéger le commerce sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Le Canada étant un pays maritime ne peut échapper à la nécessité de protéger ses côtes. Que nous fassions partie de l'empire ou que nous soyons annexés aux Etats-Unis, nous serons toujours dans l'obligation de protéger nos côtes sur le Pacifique et sur l'Atlantique.

Comme le disait Joseph Howe ces grands ports de Saint-Jean et d'Halifax n'ont pas été mis là pour l'usage exclusif du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. La Providence les a mis là pour le plus grand avantage pour la moitié septentrionale de ce continent, ce sont les deux portes par lesquelles doivent passer les produits canadiens destinés à l'alimentation de l'Angleterre. Ils ont été mis là par la Providence, pour le plus grand bien de l'empire tout entier, et puisque nous sommes une partie intégrale de cet empire, nous ne devons reculer devant aucun sacrifice, devant aucun effort pour protéger ce littoral.

Même si nous étions séparés de l'empire, la nécessité de les protéger n'en existerait pas moins, pour notre propre sécurité. Jusqu'à présent nous n'avons rien dépensé pour la protection de ces côtes; la marine royale les protégeait pour nous. Il est donc naturel que notre gratitude envers l'empire et notre fierté nationale se donnent la main pour nous faire un devoir de pourvoir à notre propre protection.

Aucune nation ne peut aspirer à devenir grande, si elle n'a pas de marine. Nous devons nous montrer fiers et reconnaissants des avantages que nous possédons. Notre plus vif désir est de pouvoir les utiliser pour le plus grand bien du Canada et du grand empire qui exerce une suprématie parmi les nations du monde, dans l'intérêt de la civilisation et dont le drapeau nous protège plus efficacement que ne pourrait le faire aucun autre.

Plus tôt le Parlement votera le bill et plus tôt le Canada pourra commencer à construire ces chantiers, ces cales de radoub et ces navires, plus précieux seront les services que nous rendrons à l'empire.

Encore une fois, je déclare éprouver la plus grande admiration pour le projet de loi déposé par l'honorable premier ministre. Il n'est pas en mon pouvoir de faire du chef du Gouvernement un éloge comparable à celui qu'en ont fait les orateurs de la droite qui m'ont précédé, depuis l'honorable ministre des Postes (M. Le-

mieux) jusqu'à l'honorable député de la Beauce (M. Béland). Ils ont reçu de la Providence le don de l'éloquence et la faculté d'exprimer en termes appropriés leurs sentiments d'amour et d'admiration pour leur chef et pour le drapeau anglais. Mais j'ai la bonne fortune de nourrir dans mon cœur, soit dit en toute modestie, les mêmes sentiments pour ce chef et pour ce drapeau.

M. G. H. BARNARD (Victoria) (C.-A.): Monsieur l'Orateur, je n'espérais pas pouvoir me rencontrer dans ce débat, sur un terrain commun, avec le dernier orateur (M. Turgeon), mais contrairement à mon attente, je vois qu'il y a un point sur lequel nous sommes d'accord. Il avoue son impuissance à répondre au discours de l'honorable député de Sainte-Anne (M Doherty) et j'avoue de mon côté qu'il m'est impossible de suivre mon honorable ami (M. Turgeon) dans tous les dédales où il s'est aventuré.

Quant au discours de l'honorable député de Sainte-Anne, je dois dire, en passant que je doute fort qu'il se trouve du côté de la droite un seul député qui veuille en entreprendre l'analyse ou se risquer à réfuter les arguments de mon honorable ami, pour la simple raison que ces arguments sont si sensés, si solides, si convaincants, qu'il est très douteux que la droite ose relever le défi et entreprendre une réfutation loyale et sérieuse de ce défi.

Quant au dernier orateur (M. Turgeon) il a traité une question qui me met à l'aise, s'il m'arrivait d'enfreindre le règlement et de dire quleque chose d'étranger au débat. Puisque vous avez permis, monsieur l'Orateur, à l'honorable député de parler du commandant Peary qui a consacré à la découverte du pôle Sud la somme de $10,000 qui lui avait été présentée par une société quelconque, je me suis dit que je pourrais simplement traiter n'importe quelle question qui peut se présenter entre les deux pôles.

Je désire être bref, et pour mettre tout le monde à l'aise, je prends d'avance l'engagement de ne pas citer les paroles de M. McNamara, quand il dit que l'Angleterre aura dix Dreadnought quand l'Allemagne en aura cinq, et autres choses de cette nature. J'éviterai autant que possible les répétitions.

Je regrette que l'honorable député de Nanaïmo ne soit pas à son siège, car je considère que le discours qu'il a prononcé l'autre jour contient certains passages qui demandent à être signalés et à être réfutés. Il ne s'est pas fait faute de reprocher aux membres de l'opposition de s'être montrés inconséquents. L'instabilité de la ligne de conduite de la gauche lui a inspiré des phrases éloquentes. Parfois son indignation était tellement grande, qu'il ne trouvait pas de mots appropriés pour exprimer le dédain et le mépris que lui inspiraient tous ceux qui ont modifié leur manière de voir sur cette question.

Après avoir ainsi fait justice des membres de l'opposition, mon honorable ami s'est donné comme le modèle de la persévérance, et drapé dans le manteau de sa dignité, il nous a amèrement reproché notre attitude sur cette question.

Examinons un peu la situation et voyons s'il prêche d'exemple. L'honorable député d'Yale-et-Caribou (M. Burrell) lui a posé une question bien simple et bien claire, une question qui a été également posée à plusieurs membres de la droite au cours de ce débat. Il lui a demandé si, à l'heure présente, dans son opinion, une circonstance critique existait, et si le projet du Gouvernement actuel était suffisant pour faire face à cette circonstance.

Avec un grand geste et sur un ton grandiloquent, il a répondu qu'il n'aimait pas à être interrompu dans l'exposition logique de ses arguments et il entreprit immédiatement, contre le discours de l'honorable député de Yale-Caribou, une charge que rien ne justifiait, car je suis convaincu que tout le monde admettra que mon honorable ami est aussi capable de prononcer un discours dans cette Chambre, que l'honorable député de Nanaïmo, ou que qui que ce soit. Quand on lui a demandé si une crise existait, qu'a-t-il répondu? Une crise? Où prenez-vous cela? Voici ses propres paroles:

> M'est avis que cette question de savoir s'il existe une crise doit être résolue par quelque procédé conforme à la raison.

Je ferai remarquer, en passant, que l'honorable député de Nanaïmo affectionne particulièrement les expressions: "procédé conforme à la raison", "conséquence logique" et autres phrases de ce genre:

> Le chef de l'opposition a prétendu qu'il fallait s'en rapporter pour cela aux déclarations de ceux qui, en Angleterre, répondent des destinées de la nation. Je veux bien l'admettre. Mais est-ce que mon honorable ami, est-ce que tout autre membre de cette Chambre serait en état de conclure des déclarations qui nous viennent de la mère patrie qu'il y a là crise ou danger sérieux? On me demandera peut-être comment il se fait que depuis deux ans, et plus encore l'année dernière, le ministère libéral qui gouverne en Angleterre n'a cessé de pourvoir à l'augmentation de la marine britannique; que le discours du trône prononcé à l'ouverture du parlement anglais, ainsi que nous l'annoncent les dépêches d'hier, demande de nouveaux crédits destinés à fortifier de plus en plus la puissance maritime du pays.

Eh bien, monsieur l'Orateur, je considère que tout cela est la preuve, non pas d'une crise, non pas d'un danger, mais de la détermination de l'empire à s'assurer une sécurité absolue.

Non content d'avoir établi à sa propre satisfaction, comme l'ont fait les autres membres de la gauche qui ont pris la parole en cette circonstance, qu'il n'y a pas de crise, il s'aventure à nous dire pourquoi il n'y en a pas. Il nous cite certains discours publiés dans un journal anglais dont il ne mentionne pas le nom, mais qui fait allusion à lord Northcliffe, il continue en disant:

Quelle est l'urgence? Ce n'est ni plus ni moins que le cauchemar exposé à six pences le mot par un agitateur socialiste, appuyé par le prestige du journaliste le plus acrobate et le plus saltimbanque qui existe aujourd'hui—l'agent en chef du parti unioniste pour les journaux de lord Northcliffe. Ces deux démagogues dangereux ont fait raisonner les cordes de la harpe où ils jouaient ces airs guerriers avec tant de persistance et tant de bruit qu'ils ont, pour des fins politiques, représenté si faussement la force navale de l'Angleterre, tout en exagérant celle de l'Allemagne, que la moitié de la nation croit que l'Angleterre est en danger, et que les Canadiens susceptibles ont déjà commencé à parler de la création d'une marine de guerre pour toujours. Tout cela prend la forme d'une contribution digne d'urgence.

Monsieur l'Orateur, s'il faut en juger par les paroles de l'honorable député et d'après le fait qu'il a cité en nous faisant connaître ce que rapporte un journal anglais au sujet de lord Northcliffe, tout homme raisonnable devrait conclure que l'honorable député tient en très pauvre estime lord Northcliffe qui, évidemment, n'est pas l'homme dont l'opinion pourrait nous engager à conclure si oui ou non il existait une crise.

En ouvrant la discussion sur cet objet, le très honorable premier ministre a fait observer que les langues avaient marché durant les vacances parlementaires. Cela est possible, mais bien que le très honorable gentleman puisse l'ignorer, certaines langues libérales se sont données libre cours, et parmi ceux qui ont le plus agité cette question se trouve l'honorable représentant de Nanaïmo (M. Smith). A Victoria qui, je le dis en passant, se trouve très intéressée au point de vue patriotique et commercial dans ce projet de loi, on a reçu au cours des vacances un télégramme de Londres qui était de nature à nous donner l'appréhension que peut-être la station navale et le bassin de radoub pourraient être transportés d'Esquimault à un autre point de la Colombie-Anglaise. Le Board of Trade se réunit pour étudier cette question; à cette séance assistait mon honorable ami de Nanaïmo qu'on avait fait venir spécialement pour discuter cette question. L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur et moi-même assistions à cette assemblée. J'ai entendu les paroles de l'honorable représentant de Nanaïmo et j'ai ici des extraits des gazettes locales qui ont publié ses observations. L'honorable député (M. Smith) a dit à cette assemblée:

A la dernière session, j'ai eu l'occasion de parler des dépenses militaires. Je ne me suis pas plaint de l'énormité de ces dépenses, mais de ce que le peuple n'en retirait pas tout l'équivalent. Cette distribution n'était pas juste. La Colombie-Anglaise ne recevait pas sa quote-part au contraire d'autres provinces. Je n'ai jamais été animé de chauvinisme.

Ici encore je crois que les membres de cette Chambre reconnaîtront l'honorable député de Nanaïmo. Il continuait en disant:

Je me suis souvent demandé si tout le mal qu'on s'était donné reposait sur quelque chose. J'ai rencontré des militaires, des hommes d'Etat et d'autres experts, et j'ai discuté la question avec eux. A l'instar d'un démocrate de la mère patrie, je n'ai jamais cru au chauvinisme. Mon père m'a dit que le parti tory était toujours prêt à croire à la guerre alors que le parti libéral travaillait au développement pacifique du pays. Voilà ce que je tiens à déclarer comme explication. Toutefois, j'ai écouté attentivement tous les discours.

Quels discours, croyez-vous, monsieur l'Orateur, l'honorable député avait-il écoutés si attentivement?

J'ai toutefois écouté attentivement les discours de lord Northcliffe; j'ai lu ceux de sir Edward Grey et autres orateurs, discours très modérés en somme mais très convaincants.

Menace d'une crise.

Après une étude sérieuse, il en était arrivé à la conviction qu'il existe une crise en Angleterre et qu'il est urgent pour les colonies de s'intéresser à la défense de l'empire. Il leur est nécessaire de bien établir leur attitude et de s'intéresser au sort de l'empire. Il croyait que non seulement la crise existait, mais encore qu'il y avait péril et que l'heure arriverait infailliblement où les colonies de l'empire devaient se réveiller pour bien démontrer la véritable attitude qu'elles entendaient suivre.

Monsieur l'Orateur, j'ai lu cet extrait du " Colonist ", un journal conservateur de Victoria, et je suis heureux de pouvoir dire qu'un représentant du journal libéral de cette ville assistait également à cette réunion. L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur a aussi parlé à cette assemblée, et comme c'est lui qui dirige les destinées du journal libéral, le " Victoria Times ", l'honorable représentant de Nanaïmo ne pouvait naturellement s'attendre à ce que l'on consacrât à son discours autant d'espace qu'on en réservait à la harangue de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, et voilà pourquoi le rapport du discours de l'honorable représentant de Nanaïmo publié dans le " Times " n'est pas aussi complet. Cependant, ce discours est rapporté assez longuement dans le " Times " de Victoria du 25 septembre, je cite:

Ralph Smith invité à parler, dit qu'il s'était rendu à la demande du président du Board of Trade. Il sentait que toute la population de la Colombie-Britannique était en faveur d'Esquimault comme base navale. Et les autorités impériales avaient choisi ce fort et les arguments qu'on pouvait invoquer en faveur d'Esquimault étaient superflus. La nature elle-même avait réuni tout ce qu'il fallait pour qu'on choisît Esquimault comme station convenable. Cela était hors de doute. Le but qu'on voulait atteindre en convoquant cette assemblée, c'était sans doute de fournir aux personnes présentes l'occasion d'exprimer leur avis. Représentant d'Esquimault, de ce district où il comptait tant de partisans, il était naturel pour lui d'agir comme il l'a fait. Prenant en considération les avantages naturels de ce port, et en sa qualité de représentant du district, il serait heureux d'appuyer tout projet favorisant Esquimault. Il était satisfaisant de penser que le Canada avait, par le vote unanime de la Chambre des communes, adopté comme politique d'aider à la défense de l'empire. Il se réjouissait de ce qu'on avait pris cette attitude qui ne visait pas à une contribution directe, mais à la construction de notre propre marine. A la dernière session de la Chambre, il avait critiqué, quelque peu, l'administration de ce département, mais après avoir débattu cette question avec des gens appartenant à toutes les classes de la population et qui venaient de la mère patrie, il en était arrivé à la conclusion qu'il existait une crise en Angleterre et qu'il était nécessaire aux colonies de se montrer sous leur vrai jour.

Ici encore on reconnait la même vieille rangaine:

Son sentiment naturel s'opposait au militarisme, et maintenant il croyait à l'existence d'une crise. Des hommes comme sir Edward Grey et autres membres du parti libéral qui ne pourraient aisément se laisser effrayer par un épouvantail quelconque, s'étaient prononcés sur cette question; quant à lui, il était prêt maintenant à appuyer toute politique qui aura pour but la défense navale.

L'honorable représentant de Nanaïmo (M. Ralph Smith) est le même gentleman qui se présentait il y a deux jours, ici même, pour accuser les membres de la gauche d'avoir changé d'opinion sur cette question de la défense navale. Je regrette l'absence de mon honorable ami (M. Ralph Smith), car je lui aurais demandé de m'indiquer la raison de son changement d'attitude. Rien ne s'est produit dans les conditions où nous nous trouvons pour expliquer ce soudain changement d'opinion. Nous savons cela, si nous en croyons l'honorable député lui-même qui a dit en parlant de l'honorable leader de l'opposition:

Il ne peut se produire de changement en aucun état, en aucune circonstance qui puisse correspondre à celui qui s'est produit dans ses sentiments.

Monsieur l'Orateur, s'il n'y avait rien pour modifier l'opinion de l'honorable leader de l'opposition telle qu'il l'a exprimée,

il y a douze mois, que s'est-il donc produit depuis ces quatre derniers mois pour modifier aussi complètement les opinions de l'honorable représentant de Nanaïmo (M. Ralph Smith)? Peut-il se faire que notre honorable collègue entretienne une opinion sur une matière pour l'avantage de ses électeurs et de la population de la côte du Pacifique, et qu'il entretienne une autre opinion pour l'avantage du très honorable chef du parti libéral? J'hésite à rechercher cette raison. Est-ce parce que l'honorable député n'a pas étudié entièrement cette question?

Non, cela ne peut être, parce qu'il nous a dit, lors de cette assemblée que j'ai mentionnée, qu'il en était venu à cette conclusion-là, après mûr examen; je lui accorde tout le mérite d'avoir, au moins, prêté à ses observations en cette Chambre un examen aussi sérieux que celui qu'il apporte à celles qu'il fait en public en dehors de cette enceinte. Monsieur l'Orateur, est-ce au fouet du parti, aux poucettes dont lui-même a parlé que nous devons ce changement? L'honorable député, en dépit du fait de sa naissance britannique—je crois qu'il a insisté sur ce point à deux ou trois reprises ici même, mais je suis certain qu'il a mentionné cela au moins une fois au cours de ce débat—en dépit de son dévouement à l'endroit de ce qu'il se plaît à qualifier de mère patrie, et malgré la déclaration platonique que nous avons entendue, se trouve en cette posture que, il y a quatre mois, il était convaincu après mûr examen qu'il existait une crise dans les affaires de l'empire, il est prêt maintenant, pour obéir au fouet de son parti et à la direction forcée du whip de la gauche, à voter en faveur d'une politique qui ne pourvoit pas à ce que le Canada vienne immédiatement en aide à la mère patrie dans cette crise, ce qui revient a refuser toute aide possible d'ici à six ans. L'honorable député dit que les poucettes m'avaient été appliquées et que j'avais été forcé de modifier quelques-unes de mes opinions. Eh bien, je remercie l'honorable député de m'avoir fourni l'occasion de dire que si j'avais subi les poucettes de parti, bien que je ne connaisse rien de cet instrument-là jusqu'à présent, je n'ai certes jamais été placé dans une position aussi pitoyable et aussi humiliante que celle où se trouve aujourd'hui l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith).

J'aimerais faire allusion à un ou deux petits échantillons de la logique de l'honorable député, telle qu'il vient de nous la faire connaître par ce seul discours. Je ne me propose pas d'aller plus loin, parce que j'estime que j'en ai dit assez sous ce rapport. Il critique l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk) à propos de ce que ce dernier a dit de la diplomatie britannique. Comment! monsieur l'Orateur, les sen-

timents de l'honorable député de Nanaïmo ont été froissés! Que dit-il? Voici: "Je suis moi-même quelque peu jaloux de la Grande-Bretagne et de sa diplomatie." Puis vient une leçon à l'adresse de l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk). Il se permet cette leçon lorsque mon honorable ami (M. Monk) avait fait certaines réflexions sur la diplomatie britannique; mais le même honorable représentant de Nanaïmo est prêt à tomber d'admiration aux pieds du très honorable premier ministre qui déclarait, ici même, qu'il saluerait avec joie le jour où le Canada serait privé des services de la diplomatie britannique.

L'honorable collègue ne s'est pas élevé très fortement contre la politique actuelle du Gouvernement. Au contraire, il a tellement prôné cette politique qu'il est devenu subitement belliqueux presque. Il regarde partout autour de lui, puis il nous parle comme le ferait un vétéran de l'armée régulière. On pourrait s'imaginer qu'il va mourir si on ne lui accorde cette marine qui lui permettrait de faire la guerre à une puissance, ou à un simple individu.

Quel changement s'est opéré chez l'honorable député, si vous comparez ses remarques de l'autre jour à celles qu'il a faites relativement au budget, à la dernière session. On le constatera en consultant la page 4732 des Débats de 1909. Parlant des dépenses de la milice, il disait:

> Je le répète, il n'y a pas lieu de dépenser $7,000,000 pour tout ce clinquant et ces colifichets du militarisme. J'exprime franchement ma pensée devant la Chambre. Je vais vous dire l'usage que je ferais de ces $7,000,000 qu'on consacre aujourd'hui au budget militaire. J'ignore la nature de ces dépenses. Je comprends parfaitement la nécessité de pareille dépense, quand on sait qu'il existe un ennemi, mais je ne sache pas que nous ayons d'ennemis. Où est-il, cet ennemi, qui puisse envahir le Canada? Où est-il? Est-ce aux Etats-Unis? Jamais encore à aucune époque de notre histoire le sentiment d'amitié entre les deux peuples n'a été aussi prononcé qu'il l'est aujourd'hui. D'où viendrait donc cet ennemi? A quoi bon toute cette dépense? Ah! sans doute, ces dépenses militaires sont à la mode aujourd'hui.

Comparez ce langage à celui dont s'est servi l'honorable député en cette Chambre l'autre jour, lorsqu'il plaidait en faveur de la milice navale. Est-ce là le langage d'un homme sincèrement dévoué à la défense du pays? Il ajoutait:

> Je sais qu'il est bon de se protéger dans une mesure raisonnable et de mieux répartir les troupes à Esquimault, aussi bien qu'à Halifax et autres points stratégiques.

Ce qu'il voulait dire par là est démontré par les remarques suivantes qu'il faisait peu de temps après:

> Je crois que nos côtes devraient être protégées par des croiseurs chargés de surveiller les pêcheries et qu'il faudrait avoir une surveillance et une protection de police suffisante sur notre ligne de frontière. Mais ce que j'ai dit et ce que je répète, c'est qu'à l'heure où vous êtes obligés de diminuer les dépenses ordinaires du pays dans son état actuel de progrès et de développement, ce n'est pas le moment de dépenser $7,000,000 de l'argent du peuple pour le militarisme, et tout ce qui est dépensé devrait plutôt l'être à l'avantage de la côte du Pacifique.

C'est le dernier exemple que je me propose de citer afin de faire voir l'inconséquence de l'honorable député. A propos de sa logique, dont il est si fier, nous avons d'abord constaté que son opinion relativement à lord Northcliffe a subi un changement radical pour les fins du présent débat. Nous avons constaté que son opinion mûrement réfléchie en ce qui concerne la question de savoir s'il y avait ou non une crise en septembre s'est modifiée. Il était alors convaincu qu'il y avait une crise; il est convaincu aujourd'hui qu'il n'y a pas de crise. Sa condamnation de l'honorable député de Jacques-Cartier ne cadre pas beaucoup avec son admiration du très honorable premier ministre. Son attitude relativement au militarisme, à la dernière session, diffère beaucoup de son attitude durant la session actuelle. En réalité, monsieur l'Orateur, je crois que l'honorable député a parlé en pleine connaissance de cause, et qu'il savait parfaitement à quoi s'en tenir lorsqu'il a dit en cette Chambre qu'il est facile de changer d'avis, de dire une chose aujourd'hui et le contraire demain.

Je crois qu'il a fait cette remarque dans un accès de naïveté, et il peut se faire qu'il la regrette. Il a aussi affirmé qu'il lui est facile de comprendre le premier ministre, lorsqu'il dit: "Si l'Angleterre est en guerre, le Canada est en guerre et si l'Angleterre est en guerre il n'est pas nécessaire que le Canada soit en guerre." Monsieur l'Orateur, je ne crois pas que l'honorable député ait la moindre difficulté à comprendre cette déclaration. Nul homme capable de changer aussi radicalement ses opinions en si peu de temps ne peut avoir la moindre difficulté à comprendre ce que son chef peut dire. S'il prenait fantaisie au très honorable ministre de lui faire accroire que la lune n'est qu'un fromage, nous verrions l'honorable député se lever en cette Chambre pour défendre cette opinion envers et contre tous. Je veux maintenant dire quelques mots au sujet des remarques qu'il a faites en citant un extrait du discours de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Il a eu recours à l'un de ses procédés et à sa logique ordinaire afin de tâcher de prouver, d'après les paroles de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), que le Canada aurait grand tort de fournir des Dreadnought au moment actuel. Il dit:

Pour trouver un argument en faveur de l'établissement d'une marine canadienne, c'est aux discours prononcés par ces honorables députés il y a un an que je dois me reporter; pour trouver un argument à l'encontre d'une contribution à la Grande-Bretagne en vue de l'achat de Dreadnought ou autre chose, c'est encore aux discours de ces messieurs que je dois me reporter. Je m'occuperai en premier lieu de l'honorable député de Toronto-nord. Je prie la députation pendant que je donnerai lecture d'extraits de son discours de ne pas perdre de vue le programme du leader de la gauche et de noter. . .

De la part de l'honorable député de Nanaïmo, ceci est excellent.

. . .et de noter la pirouette exécutée par le député de Toronto-nord au cours du débat ces jours derniers, pirouette politique habilement exécutée, je le reconnais; aucun membre de l'opposition ne pourrait effectuer pareille volte-face aussi prestement que lui.

S'il est dit qu'aucun membre de cette Chambre ne peut exécuter une semblable pirouette politique, je serais prêt à affirmer qu'il y a un honorable député qui vient de Nanaïmo et qui peut rendre des points chaque jour de la semaine à l'honorable député de Toronto-nord, comme acrobate politique. Puis, parlant de l'honorable député de Toronto-nord, il a ajouté:

Parlant de la nature de la contribution, il s'exprima en ces termes:

La première proposition veut une contribution annuelle fixe en argent au gouvernement anglais ou à l'amirauté anglaise. Elle se divise apparemment en deux branches, mais n'est réellement qu'une seule et même chose. L'un dira: Envoyons un million ou deux millions de dollars par année; un autre dira: Fournissons un ou deux Dreadnought, et pour le Canada ces deux propositions sont absolument une seule et même chose.

Il ajoute ce commentaire:

Le programme actuel du leader de la gauche vise à l'emploi de Dreadnought, mais le député de Toronto-nord a démontré qu'au fond les deux propositions se confondent en ce qui regarde le Canada.

Il cite encore ces paroles de l'honorable député de Toronto-nord:

Lorsque nous voulons que notre contribution prenne la forme de Dreadnought, elle se résume en fin de compte à la somme nécessaire pour construire et armer un Dreadnought, et conséquemment je dis que ce sont deux aspects d'une même proposition. . .

L'honorable député de Nanaïmo en tire ce commentaire:

Je tiens à ce que la députation et notamment l'honorable député qui doit prendre la parole après moi ne perdent pas de vue la déclaration suivante.

Il rapporte cette déclaration empruntée au discours du député de Toronto-nord:

. . .celle d'une contribution annuelle fixe en argent au gouvernement anglais pour les fins de la défense nationale et impériale.

M. BARNARD.

Elle inspire cette réflexion à notre collègue de Nanaïmo:

Si cette déclaration est juste, alors la Chambre doit faire l'examen non seulement de la proposition du chef de la gauche demandant la contribution de deux Dreadnought pour le moment actuel, mais l'éventualité plus grave d'une contribution réitérée pour le bénéfice de l'empire, car c'est ce que comporte le principe énoncé et expliqué par le député de Toronto-nord en personne.

Je veux tout simplement dire ceci: Je ne suis pas assez sot pour entreprendre la défense de l'honorable député de Toronto-nord, car il est très capable de se défendre lui-même, mais je ne crois pas qu'il soit juste de dénaturer le sens de ses paroles ou de les présenter au public de façon à ce qu'elles soient mal interprétées. Les remarques citées par mon honorable ami de Nanaïmo ont été, à la vérité, prononcées par l'honorable député de Toronto-nord, mais elles ont été précédées et suivies d'autres déclarations qui leur donnent une interprétation toute différente. Avant de faire les remarques citées par l'honorable député de Nanaïmo, l'honorable député de Toronto-nord a dit:

On voudra bien remarquer que ma motion expose simplement une manière de procéder et une politique normale, régulière et uniforme. Examinons d'abord ce premier point. Les propositions qui ont été faites se résument à deux, lorsqu'on les a bien disséquées. Mais en dernier lieu, l'une des deux devra l'emporter sur l'autre, et je veux, pendant quelques instants, les examiner toutes deux, non pas comme un avocat qui a formé son opinion d'avance et qui n'admet pas que ceux qui pensent d'une manière différente puissent avoir raison et désirer suivre une conduite opposée; mais examinons-les toutes les deux autant qu'il est en notre pouvoir et voyons ce qu'elles signifient.

Puis viennent les remarques citées par mon honorable ami. Mais à la fin de son discours, l'honorable député de Toronto nord a dit:

Il se présente encore le point important suivant: malgré cette politique établie, malgré les conditions normales des événements dans le monde, au milieu des nations, il peut se produire des événements, des circonstances particulières qui sont imprévues et qui se transforment rapidement en crise redoutable et en grand danger. C'est en dehors de la politique régulière et normale qui se règle d'année en année d'après un plan fixe et déterminé. Chacune de ces circonstances imprévues doivent être réglées à mesure qu'elles se produisent et suivant leur gravité.

Puis dans sa péroraison mon honorable ami a dit:

Que le très honorable premier ministre me permette de le lui dire. Si, après mûre considération, il propose à notre Parlement l'adoption d'une mesure nous permettant de faire pleinement face à ce danger, par la donation de Dreadnought, ou par une subven-

tion en argent, notre parti l'appuiera, revendiquant ainsi l'honneur du Canada et renforçant la défense de l'empire.

Je ne crois pas que mon honorable ami de Nanaïmo ait traité avec justice le discours de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), et je ne crois pas que cela soit digne des antécédents parlementaires de mon honorable ami. Il a ensuite entrepris de passer en revue les déclarations de bon nombre d'autres membres de cette Chambre, et finalement il en est arrivé à s'occuper de mes humbles efforts. Il a semblé croire que j'avais dit lors du débat de la dernière session des choses qu'il me faudra maintenant rétracter. J'ai relu les quelques remarques que j'ai faites en cette occasion, et je suis heureux de pouvoir dire à l'honorable député que je n'ai rien dit alors que j'aie aujourd'hui la moindre envie de retirer. J'ai commencé par dire que le Gouvernement actuel avait mis le pays dans une position humiliante. C'est là une déclaration que je n'ai nul désir de retirer. A mon avis le résultat, et l'unique résultat de la conférence de 1909 a été d'humilier le Canada encore davantage. La seule chose qui ressorte de cette conférence est la ferme détermination du Gouvernement de faire le moins possible. Les ministres qui sont allés à cette conférence ont montré qu'ils étaient résolus à amoindrir le plus possible les propositions du gouvernement impérial, tout en tâchant de conserver un semblant de dignité personnelle. Quelle a été la ligne de conduite suivie par le Gouvernement dans toute cette affaire? A la conférence de 1907, nous avions là le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) se plaçant au glorieux point de vue suivant: Le Canada n'a nul besoin de faire quoi que ce soit pour la défense de l'empire, vu qu'il protège ses propres pêcheries et qu'il a pris possession de certains arsenaux maritimes.

N'était-ce pas là une attitude glorieuse? Je suis convaincu que le Canada doit être fier d'avoir un ministre de la Marine et des Pêcheries qui a jugé nécessaire de proclamer que nous avons reçu de l'amirauté britannique un ou deux endroits pour y placer son matériel, qu'il cède un ou deux croiseurs, lesquels, en tant qu'il s'agit de notre côte du Pacifique, sont tout à fait incapables de faire leur service, et qu'il va entretenir un ou deux steamers qui suffisent à peine à empêcher les dépradations des voleurs de poisson.

Puis, le premier ministre a refusé nettement d'étudier, et encore plus de discuter le projet de résolution de M. Smartt, de la colonie du Cap.

Que s'est-il passé à la conférence de 1909? Les autorités impériales ont demandé une unité de combat aux représentants du Canada. Quelle a été la réponse de ces derniers? J'imagine qu'avant de répondre ils ont posé une question et que cette question: combien cela coûtera-t-il? La réponse, je crois, n'a pas été satisfaisante. Et la conversation s'est probablement poursuivie de la manière suivante. Les représentants du Canada ont dit: Oh! cela coûtera trop cher; vous nous avez fait venir ici et vous devez nous aider à sortir d'embarras; dites-nous ce que nous pouvons faire de plus avec le moins d'argent, car nous sommes obligés de retourner et de faire croire aux bonnes gens du Canada que nous faisons quelque chose.

Au cours de la dernière élection complémentaire qui a eu lieu dans la ville d'Ottawa, le ministre du Travail (M. King) s'est servi d'une expression qui est peut-être plus énergique qu'élégante, mais qui, à mes yeux, dépeint bien la situation. Il a dit:

> Si nous agissons comme des chiens couchants dans l'empire, on nous traitera comme des chiens couchants, et à bon droit. Si nous entretenons nos propres défenses, l'Angleterre nous respectera pour cela.

Il m'est venu à l'idée que le ministre du Travail pourrait avoir besoin d'un exemple pour appliquer la phrase dont il s'est servi dans cette circonstance. S'il en était ainsi, tout ce que je pourrais faire ce serait de lui signaler la conduite des représentants du Canada à la conférence de la défense impériale, en 1909.

L'amirauté a proposé une unité dans ce but—ce qui signifie un Dreadnought, ainsi qu'on l'a fait observer si souvent au cours du présent débat—qui se tiendrait près de la côte du Pacifique. Cette proposition n'a pas plu au Gouvernement, cela va sans dire. A la même réunion où le ministre du Travail s'est distingué, M. le secrétaire d'Etat a aussi prononcé quelques paroles.

> Tout ce qu'on dit au sujet de notre refus de suivre le conseil de l'amirauté est de pure invention. Lorsqu'on dit que l'amirauté a proposé une unité de combat, on retranche les mots "sur le Pacifique". Lorsque nos ministres ont fait observer que le Canada est borné par deux océans et qu'il doit se défendre du côté de l'Atlantique comme du côté du Pacifique, leur avis a été partagé.

Eh bien, je suis convaincu que l'amirauté, lorsqu'elle a fait cette proposition, savait fort bien que le Canada est borné par l'Atlantique de même que par le Pacifique. En toute probabilité, elle croyait que la flotte qu'elle possédait de l'autre côté de l'Atlantique suffisait à la protection de la côte canadienne de l'Atlantique. En tout cas, je suis certain qu'elle se souvenait —probablement mieux que monsieur le secrétaire d'Etat—qu'elle avait retiré des troupes des bords du Pacifique et de l'Atlantique. Je suis d'avis que, lorsqu'on lui a présenté qu'il fallait répartir les vaisseaux et en placer une partie dans les eaux de l'Atlantique et une partie dans celles

du Pacifique, c'est plutôt par dégout ou par une dédaigneuse indifférence qu'elle y a consenti. Je pense qu'elle aurait également accordé son consentement si les représentants du Canada avaient proposé de mettre une partie de la flotte près du littoral de la Patagonie, et l'autre partie dans le canal de Newmarket. Il est certainement étrange qu'on prétende qu'il faut diminuer la flotte parce que notre pays est borné par deux océans.

On nous dit que, lorsqu'il fut représenté à l'amirauté que nous avions deux côtés à défendre, il fut décidé de ne pas mettre l'unité sur le Pacifique. Ainsi, pour venir en aide à l'empire, les représentants du Canada ont décidé de diminuer la flotte et de mettre quelques vaisseaux près d'un littoral et quelques vaisseaux près de l'autre. Ceux d'entre nous qui ont des idées arrêtées sur ce sujet doivent se réjouir que nos représentants aient oublié que le Canada est aussi borné par l'océan Arctique, car s'ils s'en étaient souvenus, la flotte aurait été diminuée davantage. Si, par hasard, il était possible de faire passer le rivage de la baie d'Hudson pour un quatrième littoral, la marine serait tout probablement réduite à néant. Tout bien pesé, je n'ai pas à retirer ce que je disais l'an dernier: que le Gouvernement a mis le Canada dans une position des plus humiliantes.

La critique est facile, mais qu'auraient dû faire ces représentants? Je suis d'avis que ce qu'il convenait de faire, c'était de mettre cette unité près de la côte du Pacifique. C'est là ce que demandait l'amirauté, qui était le plus en état de connaître la véritable situation. Ensuite, si le Gouvernement avait été d'avis qu'il était nécessaire de protéger la côte de l'Atlantique au moyen d'une autre unité, j'aurais été bien aise d'appuyer son projet. Si, parce qu'il avait beaucoup d'argent à dépenser ou même parce qu'il y a plus d'électeurs sur la côte de l'Atlantique, il avait cru que c'était cette dernière qu'il devait protéger et si, pour prendre soin de ses électeurs, il avait décidé de mettre une unité à cet endroit, pourvu qu'il en eût d'abord mis une dans les eaux du Pacifique, je crois que je n'aurais pas eu de reproches à lui faire, en supposant, cela va sans dire, qu'il eût pourvu aux présents besoins de l'amirauté et créé une flotte de quelque utilité.

En traitant ce sujet, le directeur général des Postes—s'adressant à ses amis de la province de Québec—a pris la peine de les renseigner sur les différents pays, ayant une population moindre que le Canada, qui possèdent une marine. Il a parlé de "colonies", et j'ignore si c'est parce que la langue lui a fourchée. Mais, il a mentionné des pays, tels que la république Argentine, le Brésil et le Chili, que nous n'avons pas

l'habitude de croire supérieurs au nôtre, et il a dit à ses amis que ces différents pays possédaient une marine, tout en négligeant de leur apprendre que l'une de ces marines, existantes ou projetées, pouvait anéantir sa flotte en cinq minutes. Si j'ai bien compris, il s'adressait à ses amis de la province de Québec pour leur faire croire qu'il était de leur devoir, en leur qualité de fidèles sujets britanniques, d'approuver la création de la petite marine de pacotille.

Je ne prétends pas connaître les sentiments de la population de la province de Québec sur ce sujet, mais d'après ce que je connais de cette population, je suis convaincu que, s'ils sont prêts à approuver le projet de créer une marine, ils auront assez de fierté nationale pour ne pas vouloir d'une flotte qui craindrait de se montrer un jour d'orage.

Le directeur général des Postes a aussi parlé de la prise de possession de l'arsenal maritime d'Esquimault comme d'une raison de plus pour que le Canada n'ait pas de marine. J'ignore quel poids peut avoir ce qu'il a dit d'Esquimault. Le ministre de la Milice, dans un brillant discours, nous a aussi déclaré que, si le budget de la milice s'est élevé de un million et demi à sept millions de dollars par année, c'est parce qu'il a pris possession des arsenaux d'Esquimault et Halifax.

Lorsque les troupes impériales ont quitté Esquimault, il y a trois ans, leur effectif était de 500 hommes; à l'heure qu'il est, le ministre de la Milice a à Esquimault une belle troupe de 80 hommes. Les autorités impériales y faisaient construire un fort; elles avaient dépensé une forte somme d'argent pour la batterie qui devait porter le nom de batterie de Signal-Hill. Au coût régulier de la main-d'œuvre, le prix de cet ouvrage aurait été d'environ $250,000. On avait fait venir d'Angleterre deux canons de $40,000 chacun pour garnir cette batterie. On me dit que les canons valent près de £20,000 à l'endroit qu'ils occupent dans la ville de Victoria. Dès que les autorités canadiennes eurent pris possession d'Esquimault, les travaux de Signal-Hill cessèrent. Les affûts de ces canons se trouvaient au pied de la colline dans l'arsenal. Ils s'y trouvent encore et, autant qu'on peut en juger, ils y resteront jusqu'au jugement dernier.

Du reste, le mal n'aurait pas été grand, si les autorités canadiennes avaient laissé les choses dans leur état, mais elles n'y ont pas même consenti. Le 5e régiment d'artillerie de forteresse est un régiment militaire ayant son chef-lieu dans la ville de Victoria, et il a éprouvé de grandes difficultés à se procurer des canons pour faire l'exercice. On lui a demandé de prendre part à un concours avec d'autres régiments d'artillerie de place des provinces de l'Est, et ce,

sans avoir eu les moyens de s'exercer. Il a protesté pendant quelques années auprès du ministre de la Milice, mais en vain. En fin de compte, tous les officiers du régiment, sauf un, ont démissionné ensemble.

Ainsi qu'il l'a déclaré une fois ou deux en cette enceinte, le ministre de la Milice n'en savait rien. Je tiens ces renseignements de bonne source, ayant été mis au courant par trois officiers du régiment qui se trouvaient sur les lieux lorsque ces événements se sont déroulés. Dès que ces faits se sont accomplis, qu'a fait le département de la Milice? Il a démonté l'une des batteries fixes établies par les autorités impériales et transporté le canon dans la ville de Victoria où ils l'ont mis dans une salle d'exercice. Ce n'est pas tout; il a démonté une autre batterie dans le même but. Aussi, je déclare que le ministre de la Milice et le directeur général des Postes se servent d'un piètre argument, lorsqu'ils disent que le Canada a besoin d'un simulacre de marine parce qu'il a pris possession d'Esquimault. Du reste, les habitants du littoral qui connaissent tant soit peu les dépenses d'Esquimault et l'administration du ministère actuel, considèrent que tout cela n'est qu'une immense fumisterie et si le ministre de la Milice pense que la manière dont il a dirigé son département est de nature à lui gagner des partisans, je puis lui affirmer qu'il se trompe beaucoup.

Faut-il s'étonner, monsieur l'Orateur, qu'un homme de la trempe de sir William White ait tenu les propos qu'il a tenus. Il écrivait au "Times," de Londres:

> Au cours de l'été dernier, il avait visité les chantiers maritimes d'Esquimault et connu pour la première fois leur état. A des époques relativement récentes, on avait considérablement agrandi les ateliers, les magasins, augmenté l'outillage, modernisé les fortifications destinées à protéger le port, mais les travaux étaient inachevés. Il avait trouvé le fort désarmé, les canons gisant par terre au pied de la colline, en plein air. L'arsenal de la marine n'avait pas un personnel en mesure d'entretenir en bon état les machines coûteuses laissées dans les ateliers et les bâtiments. Les approvisionements avaient été vendus sur les lieux à des prix dérisoires et la base navale avait été abandonnée, pour ainsi dire, et se détériorait rapidement.

Pourtant, ces messieurs nous disent qu'ils doivent construire cette petite flotte, parce qu'ils ont pris possession des arsenaux maritimes d'Esquimault et d'Halifax et que les deux choses vont de pair.

En ce qui concerne la motion soumise aux délibérations de la Chambre, je désire expliquer brièvement mon attitude. Je n'ai pas besoin de dire que j'approuve entièrement le projet d'une contribution immédiate sous forme de Dreadnought ou de leur valeur en argent. Je serais généreux, et je serais porté à escompter un peu les ressources du pays dans le don de cette contribution. Nous devons nous rappeler que d'ici à plusieurs années la marine anglaise sera la seule protection du Canada. Quant à la construction d'une marine canadienne, je n'y ai personnellement pas la moindre objection, moyennant toujours trois choses: premièrement, que l'on donne une aide immédiate à l'empire; secondement, que ces navires soient convenables, qu'ils soient capables au moins de prendre part à une bataille; troisièmement, qu'ils seront au service de Sa Majesté lorsque les hostilités seront déclarées, sans qu'il faille attendre une permission de la part de qui que ce soit. Beaucoup d'avis contraires ont été exprimés à ce sujet, mais je suis d'avis qu'il ne devrait y avoir absolument aucune raison de discuter cette question.

S'il y a lieu de discuter, il y a lieu de douter qu'on agisse lorsque les hostilités seront déclarées, et c'est aujourd'hui que nous devons régler ce point. C'est aujourd'hui qu'il nous fant dire si cette marine sera mise au service de Sa Majesté aussitôt que la guerre sera déclarée. Pour ma part, je ne me propose pas de voter en faveur du bill du Gouvernement. Lorsque nous voyons les journaux d'une certaine presse du Canada déclarer qu'en temps de guerre le Gouverneur en conseil pourra mettre les forces du Canada à la disposition de Sa Majesté et imprimer le mot "pourra" en gros caractère noir, et lorsque ces journaux disent que le Gouvernement pourra consentir ou refuser d'envoyer cette flotte à la guerre, s'en réservant le droit constitutionnel comme garantie d'autonomie; lorsque je place à côté de cela les déclarations et les discours de l'honorable premier ministre dans cette Chambre et ailleurs, et que je me rappelle, comme nous nous rappelons tous, que lorsqu'il a été interpelé par l'honorable député de Toronto-nord l'autre soir, qui lui demandait s'il avait changé d'opinion au sujet du but vers lequel il désirait voir tendre le Canada, il refusa de répondre—lorsque nous réunissons ensemble toutes ces circonstances, je dis que tout homme qui est en faveur du lien britannique et du maintien de ce lien, manquera à son devoir envers le pays s'il vote la deuxième lecture de ce bill.

Je serai prêt à voter pour une marine canadienne construite comme elle devrait l'être, c'est-à-dire construite de façon à aider à la consolidation de l'empire. Mais je ne voterai jamais pour une marine canadienne comme celle que l'on veut faire et qui tendra sûrement à démembrer l'empire et à soustraire le Canada à son allégeance à la couronne britannique.

M. E. B. DEVLIN (Wright): Monsieur l'Orateur, l'honorable député (M. Barnard) qui vient de parler me pardonnera si je ne

le suis pas sur tous les points, parce que son discours me semble être plutôt une attaque contre l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) qu'une discussion du bill qui nous est soumis, et comme je n'ai aucun besoin de me mêler aux querelles de l'honorable député qui vient de parler, je ne lui répondrai pas. Dans cette discussion, je veux n'avoir qu'un objet, celui que le parti libéral dans toute son histoire a eu en vue, le bien-être de notre pays et le développement d'un véritable esprit national. J'espère, monsieur l'Orateur, que mes paroles ne choqueront pas même les oreilles les plus sensibles, parce que je respecte les opinions de tous les membres de cette Chambre, à quelque parti politique qu'ils appartiennent, et je comprends parfaitement qu'au sujet des mérites du bill naval, ces opinions peuvent différer.

Il est déplorable que dans la discussion d'une mesure aussi importante que celle qui nous occupe, des honorables membres de cette Chambre se permettent des attaques contre les députés qui ne partagent pas leur vues. Je félicite l'honorable député de Ste-Anne (M. Doherty) sur la conduite courageuse dont il a fait preuve en répudiant les paroles qui ont été prononcées dans cette Chambre hier. Je veux m'unir à lui pour répudier ce discours ou cette partie du discours prononcé hier par un honorable membre de cette Chambre. Je n'ai absolument aucun mandat pour parler au nom des Canadiens français de la province de Québec, je n'ai pas, monsieur l'Orateur, une seule goutte de sang français dans les veines, mais je n'hésite pas à dire que si j'en avais, j'en serais très fier, parce que je ne connais pas de race dans ce pays qui mérite plus le respect de cette Chambre que nos amis canadiens français. L'honorable député de Frontenac (M. Edwards)—et je veux être juste à son égard—les a accusés d'infidélité.

M. EDWARDS: Monsieur l'honorable député voudra-t-il citer mes paroles qui lui permettent de tirer cette conclusion.

M. DEVLIN: Certainement.

M. EDWARDS: Eh bien, citez-les.

M. DEVLIN: Je ne voulais pas répéter les paroles de l'honorable député, mais puisqu'il m'y invite, je sens que je suis obligé, pour lui répondre, d'entrer aussi dans les mérites du discours qu'il a prononcé. Lorsque j'étais étudiant au collège, il y a de cela déjà plusieurs années.

M. EDWARDS: Je crois que l'honorable député m'a permis de lui demander . . .

M. DEVLIN: Certainement.

M. EDWARDS: On pouvait citer aucune parole signifiant que j'avais accusé la population de la province de Québec d'infidélité. J'affirme que je ne me suis servi d'aucune parole ni d'aucun langage qui puisse être interprété de cette façon. Je parlais des chefs du parti libéral et non pas de la masse de la population de la province de Québec que je n'ai jamais accusé d'infidélité.

M. DEVLIN: Je disais donc en réponse à la question de l'honorable député que lorsque j'étais au collège, il y a plusieurs années, j'ai appris cet adage: "Timeo hominem unius libri" et j'ai pensé que ces paroles pouvaient très bien s'appliquer à l'honorable député de Frontenac. Ce n'était pas mon intention d'entrer dans les mérites de son discours, mais comme il m'invite à le discuter, je suis prêt à accepter le défi. Je lui dirai d'abord qu'il a pris des extraits de journaux du Canada qui peuvent être opposés à la race canadienne française; il a cité des traductions de ces extraits dont l'honorable député de Sainte-Anne lui a démontré l'inexactitude et la fausseté; il a cité des paroles prononcées par l'un des plus grands Canadien français de la province de Québec, dont la mémoire est révérée par la population de cette province, d'un homme auquel cette province va ériger un monument, feu Honoré Mercier; il a cité page sur page du même livre et qu'a-t-il conclu? Je lui demanderai s'il cherchait à prouver que les Canadiens français de la province de Québec manquaient de fidélité au roi?

M. EDWARDS: Je répondrai à l'honorable député puisqu'il me pose une question. Je m'efforçais de prouver qu'il existait dans la province de Québec, dans une mesure que je ne connais pas, un sentiment anti-impérialiste, dû aux enseignements des chefs du propre parti de mon honorable ami. Quant aux citations que j'ai faites de ce livre, je suis prêt à soumettre le livre même à n'importe quelle personne que mon honorable ami voudra nommer, et elle vérifiera ce que j'ai dit.

M. DEVLIN: Je regrette que l'honorable député ait provoqué cette discussion parce que j'estime que dans son propre intérêt il eut mieux fait de laisser passer ces remarques d'hier sans nous obliger à les remettre dans le hansard. Mais j'essaierai, et c'est absolument contre mon gré d'une certaine manière de faire voir que la teneur de son discours ou de la plus grande partie de son discours tendait à montrer que non seulement les Canadiens français étaient traîtres, mais que les honorables députés des comtés de la province de Québec enseignaient la trahison à la population de cette province. L'honorable député me contredira-t-il en cela?

M. EDWARDS: L'honorable député m'accuse d'avoir dit que la population de la province de Québec était infidèle. Je lui demande ou de citer ces paroles ou de retirer son accusation. Je n'ai prononcé

aucune parole en ce sens, et je lui demande de prouver son accusation ou de la retirer?

M. DEVLIN: J'ai posé une question à l'honorable député.

Quelques VOIX: Retirez vos paroles.

M. l'ORATEUR: Je lirai cet article du règlement, ainsi conçu:

Quand un membre donne une explication de ses paroles ou de leur signification, elle doit être acceptée comme vraie et ne pas être contestée plus tard. Les paroles qu'il dit avoir prononcées doivent être considérées comme celles qu'il a réellement prononcées; et le sens dans lequel il dit qu'ils les a prononcées doit être accepté dans le débat. Si le député répudie les paroles qu'on lui attribue, et contre lesquelles ou proteste, sa dénégation doit être acceptée.

M. DEVLIN: Monsieur l'Orateur, j'ai le plus grand respect pour votre autorité et je suis prêt à me soumettre à votre décision. Je consens aussi à accepter l'interprétation que l'honorable député donne à ses paroles, mais que ces mêmes paroles ne comportent pas d'après moi. Je vais maintenant, monsieur l'Orateur, citer des passages du discours de l'honorable député, et je ne le fais que parce que l'honorable député lui-même (M. Edwards) m'y invite.

M. PAQUET: Me permettrez-vous de vous poser une question? Croyez-vous que tous les Canadiens français aujourd'hui ne sont pas fidèles à la couronne britannique.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, j'ai déclaré il y a un instant d'une façon très claire et très distincte...

M. PAQUET: Veuillez répondre.

M. EDWARDS: Un instant...

M. EDWARDS: Continuez à lire.

M. DEVLIN: Je vais continuer. Je vous donnerai ce soir autant d'extraits que vous voudrez de votre discours si vous continuez à m'interrompre.

M. EDWARDS: Très bien.

M. DEVLIN: Je continue à citer.

M. EDWARDS: Un instant, s'il vous plaît. J'ai déclaré très clairement et très distinctement que j'acceptais l'assertion de l'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet) lorsqu'il a dit que la population de la province de Québec n'était pas déloyale.

L'honorable député n'a su la chose que lorsque M. Rivet le lui a dit:

Je n'ai pas dit un mot qui accusât d'infidélité la masse du peuple de la province de Québec.

M. EDWARDS: Très bien!

M. DEVLIN: Oh! mais je n'ai pas fini.

Je n'ai rien dit qui pût être interprété dans ce sens. Au contraire, j'ai dit de la province de Québec que sa population avait montré une intelligence plus qu'ordinaire en résistant aux chefs politiques qui, pour des fins politiques, avaient essayé de lui faire oublier son allégeance; et je ne permettrai pas que l'on dénature mes paroles, d'où que la chose vienne, et que ce soit un député de la province de Québec ou de quelque autre province, siégeant de ce côté (la gauche) ou de l'autre côté de la Chambre.

M. EDWARDS: Très bien!

M. DEVLIN: Qu'a voulu dire l'honorable député? Il a voulu dire que, sans distinction de parti, les chefs qui, dans la province de Québec dirigent l'opinion publique, prêchaient à la population de cette province la déloyauté, et ce sont là les paroles que je trouve répréhensibles.

M. EDWARDS: Je les ai nommés.

M. DEVLIN: Pas tous.

M. EDWARDS: J'ai bien pu en laisser quelques-uns de côté. Je pensais en avoir nommé suffisamment pour vous contenter lorsque j'ai mentionné votre chef.

M. DEVLIN: Qui?

M. EDWARDS: Sir Wilfrid Laurier.

L'hon. M. FIELDING: Vous n'avez pas parlé du premier ministre conservateur de 1896, qui a mis le livre en circulation.

M. EDWARDS: M'est avis que le passé de M. le ministre des Finances soutiendrait difficilement l'examen sous ce rapport.

M. DEVLIN: L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) prend un gros risque quand il nomme ceux qu'il accuse de déloyauté dans la province de Québec. Il en a mentionné un ce soir, il nous a donné le nom d'un homme d'Etat qui commande le respect de toutes les races et de toutes les croyances par tout ce continent, lorsqu'il a mentionné celui du premier ministre. Quel est, monsieur l'Orateur, l'attitude prise par les conservateurs de ma province natale? Certains amis politiques de l'honorable député de Frontenac accusent le premier ministre d'avoir été infidèle à sa race, parce que, à leur dire, il se montre vraiment trop dévoué. On effet, ce soir, voici que le député conservateur de Frontenac accuse d'infidélité à la couronne britannique le chef de cette Chambre.

L'honorable député n'a-t-il pas mentionné aucun autre chef des Canadiens français? Mais l'honorable député ne répond pas. Je suis heureux de constater qu'il ne tient pas à continuer la discussion; et en effet, moins il parlera d'infidélité de la part des habitants de la province de Québec, mieux ce sera pour lui. Je vais maintenant, monsieur l'Orateur, rappeler une couple d'incidents survenus dans l'histoire de ce pays; et, avant de le faire, je puis bien déclarer que, si je n'ai pas mandat pour parler au nom de la population de Québec, je ne laisse pas d'avoir l'honneur de représenter ici 30,000 personnes de

cette race et je tiens à protester au nom de mes commettants, comme aussi au nom des Canadiens français de la province de Québec en général, contre toute accusation d'infidélité portée soit contre leurs chefs —ainsi que le fait l'honorable député de Frontenac, sans distinction de parti—soit contre la population elle-même. La politique ne m'a jamais aveuglé au point d'accuser d'infidélité un collègue qui ne partage pas mes opinions; mais je déclarerai à l'honorable député de Frontenac que nos chefs politiques de la province de Québec, depuis sir Georges-Etienne Cartier jusqu'à sir Wilfrid Laurier, ont toujours compté au nombre des hommes les plus loyaux que le Canada ait jamais connus. Je rappellerai à l'honorable député de Frontenac qu'en 1862 sir John Macdonald n'ayant pu réussir à faire adopter par la législature un projet de loi sur la milice, ç'a été un Canadien français, sir Georges-Etienne Cartier, qui a réussi dans cette tâche, grâce à l'appui qui lui venait de sa province natale. Cet incident est connu de tout ceux qui savent un peu leur histoire; mais je le cite pour l'instruction de l'honorable député (M. Edwards) qui, pour la première fois hier soir, a appris de la bouche de l'honorable député d'Hochelaga que la population de la province de Québec est une population fidèle. Après ce succès de sir Georges-Etienne Cartier, le "Journal de Québec," généralement mal disposé à l'égard de Cartier, complimentait ce dernier en ces termes:

Le ministre de la Milice a réussi lorsque plusieurs s'attendaient à le voir tomber. Il a du coup relevé sa fortune et noblement vengé sa défaite de 1862.

Un autre journal canadien français, la "Minerve," ajoutait:

Tous ceux qui ont été présents aux séances de la Chambre pendant que M. Cartier expliquait son projet de milice sont unanimes à déclarer que jamais il n'a parlé avec plus de poids et plus d'autorité; mais aussi, on ne pouvait s'attendre à moins du ministre qui est regardé comme le maître de la situation. Ceci est dû à l'influence qu'il tire de sa popularité dans le Bas-Canada et à la confiance que lui assurent dans les autres provinces sa probité et son intégrité comme homme d'Etat.

Souffrez que je dise encore à l'honorable député (M. Edwards) que si les Canadiens français, ou du moins un grand nombre d'entre eux, sont prêts à soutenir le Gouvernement dans sa politique navale, c'est grâce à l'enseignement de l'ancien chef du parti conservateur, sir Georges-E. Cartier, et à l'enseignement actuel du chef du Gouvernement, un autre Canadien français distingué, sir Wilfrid Laurier. Permettez-moi de dire, monsieur l'Orateur, que les Canadiens français ne réclament rien d'extraordinaire. Ils ont acquis certains droits par le traité de 1763, ils ont acquis certains droits par l'acte de Québec de 1774 et ils ont certains droits qu'il leur ont été accordés par l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867, sur lequel repose notre constitution. Je n'ai pas encore entendu dire dans la province de Québec que les Canadiens français réclament d'autres droits que ceux qui leur ont été accordés par l'autorité de la couronne britannique et ceux qui leur ont été octroyés par la constitution de leur pays. L'honorable député de Frontenac s'est-il jamais informé s'il pouvait y avoir ailleurs des sujets infidèles? L'honorable député se souvient-il d'un discours qui a été prononcé par sir John Young à son arrivée au Canada? Permettez-moi de lui en citer un passage. Le 15 juillet 1869, sir John Young disait:

Actuellement le Canada est réellement indépendant. Il tient dans ses mains ses propres destinées et ses hommes d'Etat et sa population sont reconnus compétents pour juger de leurs intérêts et pour savoir ce qu'ils ont à faire afin de concilier ces intérêts. L'Angleterre compte sur eux pour se guider et quelle que soit leur décision, soit de continuer l'union actuelle ou en temps voulu et quand leur développement aura atteint sa maturité de l'échanger pour une autre forme d'alliance.

Si ce langage était employé par moi aujourd'hui, on me reprocherait mon manque de loyalisme, mais j'espère qu'aucun député de cette Chambre ne m'accusera d'infidélité, parce que j'ai répété les paroles de sir John Young. Comme mon honorable ami de Victoria-et-Haliburton attache une importance particulière à cette question de loyauté, j'aimerais, dans son intérêt, lui lire un passage du "Times", de Londres, qui n'est pas un journal canadien français, mais le grand organe de l'opinion publique en Angleterre.

M. HUGHES: Est-ce un article de rédaction ou un compte rendu?

M. DEVLIN: C'est un article de rédaction. A peu près à la même époque, le "Times" disait:

Que veut-on dire en parlant de l'Angleterre comme étant la mère patrie? Que doit-on comprendre par la description qu'en font l'Australie, le Canada, et le reste de ses colonies? Si tout cela a en vue de nous rappeler le fait historique que les citoyens du Canada, de la Nouvelle-Galles du Sud et de Victoria sont en partie d'origine et de descendance anglaise, nous ne discuterons par sur l'exactitude de cette déclaration, bien que nous puissions exprimer des doutes sur la justesse de cette locution.

Je peux difficilement comprendre qu'un pareil langage venant d'un personnage aussi éminent que sir John Young et d'un journal comme le "Times" de Londres ne blesse pas les oreilles délicates de certains députés de l'opposition, et je regrette pour eux qu'un tel langage ait été employé autrefois, mais je désire montrer en citant les paroles de Son Excellence le Gouverneur

général actuel du Canada, le comte Grey, que l'attitude du parti libéral sur cette question est l'attitude que Son Excellence a proclamée dans ce pays d'un océan à l'autre, et j'espère qu'en citant ces paroles, je ne serai pas accusé de déloyauté, en ma qualité de député de la province de Québec.

Après les discours très soignés qui ont été prononcés par le très honorable premier ministre, par l'honorable ministre des Postes et par d'autres députés qui les ont suivis, il aurait semblé que nous pouvions voter sans exprimer notre opinion. Mais en raison de la terrible accusation proférée par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) reprochant à notre province son injustice, son ingratitude et sa trahison, pas dans le même sens que l'honorable député de Frontenac, mais dans un sens contraire, il est devenu obligatoire pour nous de faire connaître nos pensées. Comment en est-on arrivé à ce bill? Nous avons entendu parler depuis de nombreuses années, dans ce pays, de cette union impériale dont on a parlé encore ce soir. Depuis un grand nombre d'années, il y a eu des conférences entre le gouvernement de la métropole et les gouvernements des possessions d'outre-mer. L'Angleterre a dit et répété souvent au Canada que nous avions frappé depuis assez longtemps à sa porte pour lui demander de l'aide et elle lui a dit de s'aider lui-même. Le très honorable Joseph Chamberlain, au cours d'une des conférences, a demandé quelle contribution le Canada serait prêt à accorder à la marine impériale. Le Canada a répondu comme il a toujours répondu, qu'il était prêt à défendre les rivages de ce pays. Il me semble que c'était une conséquence raisonnable des discussions qui ont eu lieu dans cette Chambre de temps en temps sur cette question. Qu'a proposé l'honorable député de Torontonord? Le texte de sa résolution est le suivant:

> La Chambre est d'avis que, vu ses ressources abondantes et variées, sa situation géographique, et obéissant à ce sentiment de fierté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps de prendre sa juste part de responsabilités et de dépenses pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports maritimes.

Selon toute les apparences, c'était là la politique acceptée du parti conservateur; l'honorable député de Jacques-Cartier n'a proposé aucun amendement, n'a soulevé aucune objection. Or, monsieur l'Orateur, quelle interprétation faut-il donner aux paroles que je viens de citer? C'est exactement la doctrine proclamée par tout le pays, par Son Excellence lord Grey, le Gouverneur général du Canada. Au risque de me voir reprocher mon manque de loyalisme, à titre de représentant de la province de Québec, je désire appeler l'attention de la Chambre sur certaines expressions de Son Excellence le Gouverneur général sur cette question, dans la ville de Québec, le 22 août 1906.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je ferai observer à l'honorable député qu'il est contraire au règlement de citer les paroles du Souverain ou de son représentant, en vue d'exercer une pression sur les députés. Voici l'article du règlement:

> Il est irrégulier de se servir du nom du souverain ou de son représentant, au cours d'un débat, de manière à gêner la libre discussion, ou en vue d'influencer la décision de la Chambre ou le vote des députés, sur toute question dont le Parlement est saisi.

Il est possible que telle ne soit pas l'intention de l'honorable député, mais je préférerais qu'il ne fît pas intervenir Son Excellence dans ce débat.

M. DEVLIN: Mon intention n'était pas de citer les paroles du Gouverneur général, mais celles de lord Grey, qui ont été répandues à profusion dans tout le pays. Je comprends que le Souverain ne doit pas être mêlé aux discussions politiques, mais quand le Gouverneur général prononce par tout le pays une série de discours sur la question impériale, je suppose qu'il ne parle pas en sa qualité de Gouverneur général, mais comme lord Grey, et c'était les paroles de lord Grey que j'entendais citer. Cependant, si vous décidez que je ne dois pas rappeler le langage tenu par lord Grey...

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je crois que l'honorable député ferait mieux de s'abstenir. Dans la circonstance, je ne puis pas faire de distinction entre lord Grey et le Gouverneur général. La règle me paraît assez claire.

M. DEVLIN: Je m'incline devant votre décision. Je n'ai jamais eu l'intention de manquer de courtoisie envers Son Excellence le Gouverneur général et j'omettrai la citation que j'avais l'intention de faire.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Personne n'a supposé que l'honorable député voulait manquer de déférence envers Son Excel- mais seulement qu'il ne se conformait pas au règlement qui défend de se servir de l'opinon du Gouverneur général, au cours d'un débat.

M. DEVLIN: Je me proposais de citer un passage d'une brochure publiée à Ottawa, par l'imprimeur du roi et ayant pour titre "Adresses à Son Excellence lord Grey, Gouverneur général, et ses discours en réponses à ces adresses", concernant les ressources et les progrès du pays.

Ce sont pour ainsi dire des discours du trône que nous avons le droit de discuter

dans cette Chambre. Cette brochure m'a été adressée, j'ignore par qui, mais j'ai toujours supposé que Son Excellence elle-même me l'avait fait adresser pour mon propre avantage. Comme j'y ai trouvé certains passages se rapportant à la question qui nous occupe, je me proposais d'en faire profiter mes honorables collègues.

Je comprends parfaitement que le règlement défend de parler d'une manière irrévérencieuse de Sa Majesté, de son représentant, ou d'un membre de la famille royale, mais j'ignorais qu'on ne pouvait pas rappeler ici les paroles de Son Excellence quand elles ont été prononcées publiquement, répandues à profusion et commentées par tous les journaux du pays et sur tous les hustings. Cette Chambre serait-elle la seule enceinte dans laquelle il ne serait pas permis de citer les paroles de Son Excellence? Mon intention n'était pas de parler d'une manière irrévérencieuse du Gouverneur général, mais de citer un passage d'un de ses discours. Est-ce que cela est contraire au règlement?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il n'est pas du tout question de manque de respect. La règle défend d'invoquer le nom du représentant de Sa Majesté pour influencer les votes ou les opinions des membres de la Chambre.

M. SPROULE: L'honorable député a laissé entendre que cette brochure lui a été envoyée par le Gouverneur général et cela seul suffirait à provoquer des commentaires et à entraîner des discussions qu'il vaut mieux éviter.

M. DEVLIN: Je me soumets à votre décision, monsieur l'Orateur.

L'hon. M. LEMIEUX: Tout en respectant votre décision, monsieur l'Orateur, je dois dire que Son Excellence elle-même a pris soin de faire la distinction, dans le discours prononcé dans le Nord-Ouest; l'orateur explique qu'il parle comme lord Grey et non comme Gouverneur général.

M. HUGHES: J'ignore en quoi consiste la citation; je suppose qu'elle ne peut qu'être flatteuse pour Son Excellence, mais ne vaut-il pas mieux écarter tout cela du débat et s'en tenir à la règle.

M. DEVLIN: J'accepte votre décision, monsieur l'Orateur. L'honorable député de Victoria (M. Hughes) dit qu'il vaut mieux laisser Son Excellence en dehors du débat; vu qu'on a invoqué l'opinion de presque tous les hommes publics éminents du Royaume-Uni, j'ai cru qu'il ne serait pas dérogatoire à la dignité de Son Excellence de citer son opinion.

Après que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) eût présenté sa résolution le Gouvernement en proposa une autre qui comportait la politique qu'il se proposait d'adopter. Cette résolution est conçu ainsi qu'il suit:

Cette Chambre reconnaît le devoir qui incombe au peuple canadien, à mesure que son chiffre de population et ses richesse augmentent, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre est d'avis que sous le régime des relations constitutionnelles actuelles entre la mère patrie et les colonies autonomes, le paiement de contributions fixes et régulières au trésor impérial...

Je veux appeler l'attention des honorables membres de l'opposition sur ces paroles:

...pour des fins navales et militaires ne serait pas, en ce qui concerne le Canada, la solution la plus satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impériale conformément aux recommandations de l'amirauté faites lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sûreté de l'empire et au maintien de la paix mondiale.

La Chambre est fermement convaincue que, chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices requis pour donner aux autorités impériales la coopération la plus loyale et la plus cordiale à toute mesure propre à maintenir l'intégrité et l'honneur de l'empire.

L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) n'a fait aucune objection alors, il n'a donné avis d'aucun amendement, et la résolution a été adoptée unanimement, et déclarée être la politique du pays, et cette résolution est conforme au bill que nous discutons présentement. Je prétends que, quelque différence d'opinon que l'on puisse avoir au sujet de l'origine de cette résolution, du moment qu'elle a été adoptée, et adoptée unanimement, il ne restait pas d'autre chose à faire pour le Gouvernement que de déposer le présent bill. La construction d'une marine pour le Canada, en sa qualité d'une des grandes nations qui composent l'empire britannique, s'imposait au peuple canadien. Notre population augmente, nos ressources se développent, le Canada arrive graduellement à l'âge de nation, et nos exportations augmentent au delà de tous les rêves que nous pouvions faire il y a quelques années. On nous a invités à maintes reprises à faire notre part pour consolider l'empire britannique. On nous a demandé de contribuer à la marine anglaise. On nous a invité à construire nos propres navires, et vu ces différentes propositions, le Canada a adopté la ligne de conduite qui, à mon avis, était la plus sage: celle de construire sa propre marine.

Je veux dire un mot en réponse aux critiques qui ont été faites contre notre marine. L'honorable député de Sainte-Anne de Montréal (M. Doherty), et je ne critiquerai pas son discours, a parlé de notre marine comme moyen d'attaque et non pas comme moyen de défense. Monsieur l'Orateur, c'est une distinction très subtile. Une marine peut servir à attaquer si c'est nécessaire, mais elle est toujours un moyen de défense. Plus que cela, non seulement lui, mais d'autres membres de l'opposition ont critiqué la nécessité de construire cette marine qu'ils ont traité de petite flottille. Malheureusement, je ne suis pas un spécialiste en fait de navires, et j'ai été obligé de consulter des auteurs pour me renseigner. En lisant les discours qui ont été prononcés aux différentes conférences, j'ai trouvé ces paroles de lord Tweedmouth, le premier lord de l'amirauté:

Il y a, je crois, un autre avantage dans ces petites flottilles, parce qu'elles constitueront d'admirables moyens de défendre les côtes.

Monsieur l'Orateur, j'oppose l'opinion du premier lord de l'amirauté à celle des honorables membres de l'opposition, et si le premier lord de l'amirauté dit au représentant de notre pays à Londres, et dit à ce Parlement, par ses discours à la conférence, que cette marine que le gouvernement canadien ce proposait de construire, "cette flottille", sera un sûr moyen de défendre nos côtes, alors, monsieur l'Orateur, je crois que nous avons rempli les conditions de cette partie de la résolution qui a été proposée à cette Chambre par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster).

Pour une protection convenable de nos côtes et de nos grands ports de mer.

et de la résolution du Gouvernement qui dit. . .

. . .nous sommes prêts à défendre nos côtes et nos ports.

Si l'opinion du premier lord de l'amirauté ne vaut pas quelque chose en matière navale, j'avoue candidement, monsieur l'Orateur, que je ne sais pas où en trouver de meilleure. Dans le cours de ce débat lorsque les honorables membres de la gauche ont été obligés de changer de front sur ce sujet, je me suis rappelé les paroles d'un auteur éminent: "La race humaine est divisée en différentes classes, ceux qui veulent aller de l'avant et faire quelque chose, et ceux qui veulent rester inactif et demandent pourquoi on ne procède pas d'une autre manière." Il me semble que c'est là la situation actuelle: les membres de la gauche ne veulent rien faire, et à toute proposition de construire une marine ils disent: Pourquoi ne la construit-on pas d'une autre manière? On me permettra de citer les paroles de l'honorable chef de l'opposition M. R. L. Borden.

Je m'aperçois qu'il me faudra encore un temps assez considérable pour terminer les remarques que je me proposais de faire, vu que je n'ai pas encore discuté le projet au fond, et que je me proposais de le discuter. Si la Chambre le préfère, je proposerai le renvoi de la discussion.

(La motion est adoptée et la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. SPROULE: Que fera la Chambre demain?

L'hon. M. FIELDING: La Chambre se formera en comité de subsides, et le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) demandera la discussion de ses crédits.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures trente-cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 25 février 1910.

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

ATTRIBUTION DE LA MEDAILLE ALBERT AU CONDUCTEUR REYNOLDS.

L'hon. CHARLES MURPHY (secrétaire d'Etat): Je désirerais, avant qu'on passe à l'ordre du jour, vous parler d'une affaire qui a été, le 8 de ce mois, déjà portée à l'attention de la Chambre par l'honorable chef de l'oposition (M. Borden). Il s'agit de l'action héroïque accomplie par le conducteur de train Thomas Reynolds, qui, le 21 janvier dernier, a sauvé la vie de plusieurs personnes dans l'accident survenu ce jour-là au pasage de la rivière des Espagnols, sur la voie du Pacifique-Canadien. On se souvient que l'honorable chef de l'opposition a alors suggéré que l'on demandât aux autorités impériales de bien vouloir reconnaître, comme elle le mérite, l'héroïque conduite de ce conducteur. Si je m'étais trouvé dans le moment à mon siège, je me serais fait un devoir d'annoncer à mon honorable ami et à la Chambre que, dès avant son interpellation, une requête était partie sollicitant pour M. Reynolds la médaille Albert, laquelle est le plus grand honneur conféré en de pareils cas par Sa Majesté le roi. Voici, au reste, le câblogramme que je viens justement de recevoir avant d'entrer dans la salle:

Très heureux de vous annoncer que le roi accorde à Thomas Reynolds la médaille Albert, première classe. Aussitôt reçue, elle vous sera expédiée.

STRATHCONA.

EXPORTATIONS DE CHEVAUX DE L'ONTARIO.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. JOHN CAMPBELL: Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, j'ai une question sur laquelle je désirerais appeler l'attention de la Chambre et plus particulièrement de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher). Il s'agit des chevaux que l'on expédie de l'Ontario à nos provinces de l'Ouest. Les chevaux que l'on amène de la Saskatchewan au Manitoba sont arrêtés à la frontière par un vétérinaire qui en fait l'examen pour vérifier qu'ils sont exempts de maladies contagieuses. Quand des chevaux viennent de quelque province méridionale dans la mienne, ils sont examinés à la frontière de ma province. Ceux de la province d'Ontario ne sont pas traités de la même manière. L'usage est, me dit-on, d'en faire la visite sur le lieu même d'où ils sont expédiés, et cela ne me paraît guère satisfaisant. Il m'a été rapporté l'autre jour un cas qui s'est produit au cours des quelques dernières semaines. Un cheval expédié de Toronto par chemin de fer a contracté la morve et, comme conséquence, a été abattu. Un pareil mode d'expédition peut avoir pour effet d'infecter tout ce qu'il y a d'animaux dans le wagon, les parcs où ces animaux prennent leur nourriture, les auges, les râteliers. Les milliers de chevaux que l'on expédie ainsi par la même route sont sujets à cette infection. La morve est pour les chevaux la pire maladie. Elle est incurable et est extrêmement contagieuse, non seulement pour les chevaux, mais pour les gens. Les personnes qui en sont atteintes meurent d'une mort horrible. Les chevaux exposés ainsi à la contagion vont en cent en droits différents et portent avec eux la maladie dans les provinces de l'Ouest. Il appartient au Gouvernement, je crois, et en particulier au ministre de l'Agriculture de prendre des mesures pour empêcher que de tels accidents ne se produisent et en garantir les cultivateurs de mon comté. Je ferai aussi remarquer à l'honorable ministre de l'Agriculture que les écuries où s'opère la vente des chevaux, dans certains grands centres sont parfois dans un état déplorable pour la santé de ces animaux.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Est-ce que ce cheval a été abattu par ordre de mes agents?

M. CAMPBELL: Oui, je le crois.

L'hon. M. FISHER: En ce cas, je puis donner à l'honorable député l'assurance que tout animal qui serait venu en contact avec ce cheval dans les wagons, les écuries, les parcs par où il a passé seront soigneusement surveillés, et ces parcs, écuries et wagons vont être immédiatement visités et désinfectés. Ce sont les instructions du ministère, et c'est la coutume. Chaque fois que des animaux se sont trouvés en contact avec une bête infectée de la morve, ils sont surveillés, et tout endroit où l'animal malade a pu se trouver est désinfecté. Il a dû, j'en suis sûr, être fait un rapport de la chose à l'administration. Je ne le sais pas personnellement, mais je n'ai pas de doute que mes agents en ont entendu parler, et je m'informerai.

M. CAMPBELL: Je tiens ce renseignement d'un expéditeur. On a laissé passer le cheval, qui, de Toronto à Yorktown, a pris sa nourriture dans les différents parcs qu'il y a sur la route. Il y a quatre ou cinq semaines que cela est arrivé et, jusqu'à ces derniers jours, aucun de ces parcs n'avait été désinfecté. C'est cela que j'ai tenu à mentionner à l'honorable ministre.

L'hon. M. FISHER: J'y verrai certainement.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité de subsides).

Travaux publics, ports et rivières de la province de Québec, Pointe-aux-Trembles (en bas), améliorations au quai, $2,000.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Ces $2,000 sont destinées à la construction d'un bâtiment qui servira de salle d'attente, et aussi à l'établissement de garde-corps sur le côté du quai. Ces deux ouvrages sont évalués à $2,500.

Quai de Rimouski, réparations et améliorations, $6,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ceci est pour un nouveau plancher.

Rivière-aux-Vases, quai près de l'embouchure du Saguenay, côte N.-E., $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ceci est pour finir de recouvrir la partie du quai déjà construite, et pour bâtir 100 pieds de plus, comprenant une jetée et son musoir. On croit que cette somme de $5,000 suffira pour terminer cet ouvrage.

Rivière des Outaouais, revêtement de protection à l'anse de Vaudreuil, $3,100.

M. J. D. TAYLOR: Quelle est la nature de ces ouvrages?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sont des travaux qui sont devenus nécessaires, à la suite d'autres ouvrages qui ont élevé à cet endroit le niveau de l'eau et causé par là l'érosion de la côte au moment des inondations, ainsi que l'ingénieur ordinaire a pu s'en assurer et a pu m'en convaincre. C'est là le motif de cette dépense. J'ai longtemps hésité à la proposer; mais, à la fin, j'ai dû me rendre aux excellentes raisons que l'on m'a fournies.

M. ARMSTRONG: Est-ce que cette somme va suffire?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, il faudra encore $1,900.

M. ARMSTRONG: Sur la propriété de qui ces ouvrages vont-ils se faire?

L'hon. M. PUGSLEY: Sur la propriété de personne en particulier, je crois qu'il y a un chemin près de la rivière, ou que dans tous les cas le terrain affecté à ce chemin va jusqu'à l'eau.

M. WRIGHT: Y a-t-il là un quai, un embarcadère quelconque?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le pense pas.

M. WRIGHT: La navigation n'est pas intéressée à ces travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Voici ce que me dit l'ingénieur:

La rapide et dangereuse érosion de la côte ici est due à la construction d'écluses et de barrages à Sainte-Anne-de-Bellevue et à de nombreuses et énormes piles en pierre jetées en cet endroit par les chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, lesquels barrages, écluses et piles ont produit une crue des eaux dans le lac. Les dommages dont on se plaint sont le résultat de cette élévation du niveau des eaux.

Les dégâts que nous cherchons à supprimer ont donc été causés, premièrement, par la construction d'écluses et de barrages à Sainte-Anne, lesquels sont des ouvrages publics, et en partie aussi par les ponts jetés sur la rivière par deux compagnies de chemin de fer, lesquels ponts ont été construits, il va sans dire, du consentement de l'Etat, qui les a approuvés. Cependant, la cause principale de l'érosion, à ce qu'on me dit, ce sont l'écluse et le barrage.

Rivière-Ouelle, quai, réparations et améliorations, $4,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces réparations au quai de la Rivière-Ouelle sont demandées par l'ingénieur ordinaire, elles devaient coûter $8,000, et cette somme va suffire pour achever les travaux.

M. S. SHARPE: Est-ce que ce quai est l'ouvrage du Gouvernement?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y avait là un quai que l'on a bâti en 1856, et le Gouvernement, en 1906, y a fait un prolongement, ou, plutôt, y a ajouté un éperon. Ce quai est aujourd'hui la propriété du Gouvernement. C'est là que vient atterrir le steamer qui fait la traversée à Murray-Bay pour l'Intercolonial et qui appartient à l'Etat.

M. WRIGHT: Quand le Gouvernement a-t-il fait l'acquisition de ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que ce quai a toujours été la propriété de l'Etat depuis la confédération.

L'hon. M. LEMIEUX (directeur général des Postes): Il date d'avant la confédération. L'Intercolonial a construit, il y a quelques années, un petit embranchement reliant le village de la Rivière-Ouelle au quai de Saint-Denis, ce qui procure à ce village un service d'hiver.

Rivière Richelieu, améliorations, $60,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ceci est pour continuer les très importants travaux d'améliorations qui s'exécutent dans la rivière Richelieu. On se rappellera que cette affaire a subi le feu de la discussion l'an dernier au moment où un crédit pour cet objet nous a été accordé. Ces améliorations comprennent une écluse et un barrage à Saint-Jean ou près de cette ville, sur la rivière Richelieu; de plus, l'enlèvement des cailloux qui obstruent le chenal. Le but de cet ouvrage est de faciliter la navigation, comme aussi de prévenir l'inondation d'un territoire considérable que les eaux du Richelieu recouvrent presque chaque année.

M. J. D. TAYLOR: Je ne m'oppose pas à ce crédit, mais je tiens à rappeler ici que la même chose nous a été refusée pour la rivière Fraser, par le motif qu'il était impossible au Gouvernement de faire cette dépense si la navigation n'y était intéressée. Or, le ministre vient justement nous dire aujourd'hui que ce crédit est destiné à des améliorations dont la navigation va profiter, lesquelles améliorations se rattacheraient en même temps à d'autres ouvrages qui se poursuivent à l'heure qu'il est dans la rivière Richelieu. J'ai lu ce que dit le rapport du ministre, et je vois que l'objet premier de ces travaux n'est pas de créer de nouvelles facilités à la navigation, mais de préserver d'inondation certains terrains. Qu'il soit bien entendu que je ne m'oppose pas à des crédits demandés pour de telles fins. L'Etat a le devoir de s'occuper de ces choses-là. Ce que je tiens à dire, c'est que le gouvernement fédéral qui dépense si largement pour garantir contre l'inondation les terres d'une province, est tenue à la même dépense pour les terres situées dans d'autres provinces. Voici ce que je trouve dans le rapport annuel du ministre des Travaux publics relativement aux améliorations du Richelieu:

Les terres qui avoisinent la rivière sont basses, depuis la frontière jusqu'à Saint-Jean, distance de 22 milles, sauf les deux premiers milles.

Ces terres basses sont, pendant plus de deux mois, recouvertes par l'eau au moment de la crue, assez logtemps pour que de grandes étendues demeurent privées de toute culture. Les eaux s'étendent également sur les grèves des cours d'eau tributaires du Richelieu, comme par exemple la rivière du Sud et la ri-

vière au Brochet. Il se trouve que 40,000 acres de terre deviennent par là absolument inutiles.

Suit une énumération des paroisses et le rapport se continue:

Pour retenir l'eau dans son lit et prévenir des inondations qui se renouvellent tous les ans, il a été décidé de nettoyer le chenal sur une largeur de 1,750 pieds, largeur qui est celle de la rivière dans sa partie la plus étroite, et sur une longueur de 5,200 pieds.

Je tiens à faire observer au ministre que, dans son rapport officiel touchant les améliorations qui se poursuivent dans la rivière Richelieu, il n'y a pas un mot qui établisse la nécessité de ces ouvrages pour la navigation. Il est à présumer qu'en rédigeant ce rapport, l'ingénieur qui l'a préparé, et qui est l'ingénieur en chef de l'administration, parle de ce qu'il a vu, et fait à cette Chambre une relation fidèle de ce qu'il sait touchant le véritable objet de ces améliorations. Les riverains du Fraser ont selon moi pareillement droit à ce qu'on protège leurs terres contre les inondations qui se produisent à Chilliwach, Masquit, Langely, l'île Nicomen et Ladner, où se retrouvent les mêmes conditions que nous voyons ici. Nous réclamons pour le fleuve Fraser la même protection qui est donnée à la rivière Richelieu. Ce n'est pas seulement l'équité qui le commande, mais encore cela découle du pacte en vertu duquel l'administration fédérale nous doit, à nous de la Colombie-Anglaise, les améliorations qui seraient de même nature que celles que l'on fait dans toute autre province du Dominion. J'espère que le ministre voudra bien donner à cette affaire toute la considération qu'elle mérite.

S'il est vrai que jusqu'à présent ça été comme par hasard que la chose a été mentionnée ici, et comme par hasard également que le ministre y a pris garde, je tiens néanmoins à faire savoir que nos gens de la Colombie-Anglaise ne verront pas d'un bon œil toute cette dépense qui se fait dans les autres provinces, pendant que la leur est toujours négligée; et ils s'en prendront certainement aux députés qu'ils envoient ici.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami (M. J. D. Taylor) prétend avoir appris pour la première fois aujourd'hui que ces améliorations sont destinées à aider la navigation sur la rivière Richelieu. Je suis sûr que mon honorable ami est absolument dans l'erreur à cet égard.

M. J. D. TAYLOR: L'honorable ministre me permettra bien de lui dire que je citais son propre rapport, dans lequel je ne trouve rien de cette nature.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans la note que j'ai ici, et qui est prise des rapports, je trouve que cette digue mobile apportera, à ce qu'on prétend, des avantages considérables à la navigation de la rivière, et nous dispensera de draguer les fonds, comme cela se fait à l'heure qu'il est à des intervalles réguliers, entre Saint-Jean (P.Q.) et le lac Champlain. La chose aura aussi pour effet d'augmenter, d'au moins un pied, la hauteur des eaux du canal Chambly, et, avec les nouvelles améliorations, on obtiendra 9 pieds au lieu de 7. Je le répète, cette amélioration aura un double résultat: premièrement, elle rendra plus facile la navigation du Richelieu, qui est, à ce point de vue, un cours d'eau très important, lequel relie entre eux le Saint-Laurent, ses affluents, le lac Champlain et la rivière Hudson dans l'état de New-York.

M. J. D. TAYLOR: Est-ce que le Richelieu a plus d'importance que le fleuve Fraser?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas à répondre à cette question pour le moment. Je reviendrai tantôt sur ce sujet du fleuve Fraser, et j'espère faire voir à mon honorable ami que le Gouvernement a rendu pleine justice aux réclamations de ceux qui s'intéressent à l'amélioration du fleuve Fraser. Je répète aussi que l'effet de cette amélioration serait de prévenir des inondations périodiques dont souffrent quantité de terres qui seraient autrement de grande valeur. Mon honorable ami admettra, je suppose, que ces travaux ont une importance majeure. Pour ce qui est du fleuve Fraser, mon honorable ami nous assure que ses commettants lui en voudront de ne pas insister pour que des travaux similaires y soient faits lorsque d'autres provinces sont l'objet de notre attention.

Personne plus que moi n'apprécie l'importance de ce cours d'eau, et, pour preuve, je suis heureux de dire que, l'année dernière, le Gouvernement, sur mes instances, a acheté une drague suceuse appelée le "Fruhling", qui nous a coûté fort cher; laquelle drague est peut-être la meilleure qu'il y ait tant sur les côtes de l'Atlantique que sur celles du Pacifique. L'achat de cette drague a été fait en vue surtout d'améliorer ce même fleuve Fraser. Les ingénieurs du ministère ont dressé tout un plan d'amélioration pour ce fleuve, améliorations consistant en dragage et en jetées, qui vont donner, nous l'espérons, un chenal de 30 pieds de profondeur depuis la ville de Westminster jusqu'au golfe de Georgie. Nous estimons que ces divers ouvrages vont coûter au pays un million pour le moins. Malgré cela, l'honorable député croit qu'il est de son devoir de protester contre l'octroi d'une somme insignifiante, si en même temps, il n'est accordé pareille faveur au fleuve Fraser.

M. J. D. TAYLOR: Il me semble que le ministre n'est pas juste dans les remarques qu'il fait là. Je crois qu'il interprète

sur les observations que j'ai cru devoir lui mal mes paroles. A coup sûr, il se méprend présenter. Je ne m'oppose pas à ce que l'on fasse quelque chose pour la rivière Richelieu; mais je m'en prends à ce que nous disait l'autre soir l'honorable ministre en réponse à une question que je lui adressais. Il a dit ce soir-là que le Gouvernement allait cesser tout ouvrage de cette nature, sauf dans les cas où la navigation pourrait y être intéressée. Si l'on s'en tient strictement à cette résolution, la Colombie-Anglaise ne s'en portera certainement pas plus mal que toute autre province; mais je me permettrai de faire observer au ministre que nous, les habitants de la Colombie-Anglaise, faisons notre bien large part pour grossir le revenu général du Dominion, que nous payons au Canada chaque année plusieurs centaines de mille dollars, plusieurs millions, je dirai de plus que le pays n'y dépense en travaux d'utilité publique. C'est donc notre argent, à nous de la Colombie-Anglaise, que l'on va ainsi largement dépenser pour ces amélioration de la rivière Richelieu, et il me semble que c'est nous faire une position intolérable que de dépenser ainsi notre argent un peu partout dans le pays pour des propriétés qui ne sont pas à nous, à l'heure même où le ministre vient nous dire que la Colombie-Anglaise ne devra rien demander pour de pareils travaux de protection. Je ne demande rien que justice égale pour tous. Je ne suis pas jaloux de ce que l'on donne à d'autres circonscriptions, mais je voudrais que l'on appliquât à la Colombie-Anglaise la même mesure qui sert pour les régions de l'est, qui sont plus près du ministre, sous ses yeux en quelque sorte, et auxquels l'administration semble prendre un intérêt particulier.

Je trouve que le ministre insiste beaucoup sur le prix de cette magnifique drague et n'insiste pas assez sur ce que le "Fruhling" a pu faire jusqu'à présent. La question n'est pas de savoir si le ministre a dépensé $300,000 pour cette drague, mais ce qu'elle fait, quels progrès elle accomplit; non pas qu'elle est sa capacité de travail par heure ou par charge, mais combien de charges il nous faudra déverser pour mener l'entreprise jusqu'au bout, et ce que nous vaut cette dépense de $300,000. D'ailleurs, dire que la drague "Fruhling" travaille en ce moment à l'embouchure du fleuve Fraser, c'est loin d'être une réponse à nos demandes d'amélioration pour ce fleuve. Je vous dirai bien, au reste, que le travail du " Fruhling " à l'embouchure du Fraser ne donne rien aux gens qui habitent ses bords, et, ainsi que je viens de le dire au ministre, les terres inondées ne sont pas dans le voisinage immédiat de l'embouchure. Les terrains que nous demandons à faire protéger en sont fort éloignés. Là où cette protection est nécessaire, c'est à Chilliwack, à Matsquit, à l'île Nicomen, à Langley et dans tout le delta; et me répondre que l'administration a acheté une drague de $300,000, qu'elle la fait travailler à l'embouchure de la rivière, ce n'est pas répondre à notre demande.

L'hon. M. PUGSLEY: En y réfléchissant, l'honorable député devra se rendre compte que dans l'étude des améliorations à faire sur le fleuve Fraser, il importe de ne pas perdre de vue la dépense que le Gouvernement a déjà faite pour cette rivière. Nous ne pouvons pas mettre ainsi tout le trésor à la disposition d'une seule localité et, puisque déjà un million se trouve destiné à des améliorations pour le fleuve Fraser, on jugera, je crois, que nous traitons, je ne dis pas généreusement, mais convenablement, les personnes que ce fleuve intéresse.

L'honorable député nous a parlé des revenus considérables que nous tirons de la Colombie-Anglaise. Je suis on ne peut plus satisfait de la prospérité de cette province. La population n'y est pas très forte, mais les ressources y sont considérables. Nous sommes heureux de voir quel rapide développement il s'y fait. Je vois dans les journaux que l'administration provinciale se propose de dépenser près de sept millions au cours de l'année qui vient, et rien que cela démontre combien énorme doit être la recette. On y est, par suite, en mesure de faire des améliorations auxquelles d'autres provinces peut-être ne peuvent même pas songer.

Mon honorable ami aura sans doute plus tard l'occasion de revenir sur cette question d'amélioration; mais, quand il se plaint qu'à part ces travaux de dragage, nous ne faisons rien pour le fleuve Fraser, je lui rappellerai que, pour la Colombie-Anglaise seulement, à la page 71 du cahier des crédits, on trouve pour le fleuve Fraser (en bas): barrage à aile, travaux de protection pour la côte, y compris réparations, $35,000, sans compter les $25,000 que nous avons dépensés l'année dernière.

M. J. D. TAYLOR: Je n'ai jamais pensé à dire que le Gouvernement ne faisait rien pour la Colombie-Anglaise, et je ne crois pas l'avoir dit.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est pourtant le sentiment qui va rester de ses paroles, puisqu'il cherche à faire croire aux habitants de la Colombie-Anglaise que leur province est injustement négligée en ce qui regarde ces améliorations

M. S. SHARPE: En effet.

L'hon. M. PUGSLEY: Telle est bien la conséquence que va pouvoir tirer du discours de l'honorable député (M. Taylor) la population qu'il représente ici.

M. J. D. TAYLOR: Oui, quant à cette espèce particulière de travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: L'article que je viens de lire est pour des travaux de même nature que ceux sur lesquels l'honorable député a déjà appelé l'attention de la Chambre; et je ne sache pas que mon honorable ami ait parlé d'ouvrages destinés à prévenir les inondations auxquelles peut être exposé le pays environnant. J'ai pensé qu'il était question de remédier aux dégradations de la côte. Et, lorsque l'autre jour l'honorable député a mentionné cette classe particulière de travaux, j'ai dit que nous n'étions pas prêts à admettre que ce pût être pour l'administration fédérale, une obligation de s'engager à fond dans de pareilles dépenses. L'honorable député reconnaîtra, je l'espère, que nous faisons de notre mieux pour donner à la Colombie-Anglaise le même traitement qu'à toute autre province du Canada, et je crois qu'au lieu de se plaindre de ce que nous faisons pour les autres, il ferait bien de me faire savoir personnellement ce qu'il désire. Je suis sûr qu'en ce cas sa requête aurait chance d'être mieux étudiée, sans nous préoccuper de ce qui se fait pour les autres provinces. Je crois que l'honorable député ne devrait pas s'opposer à l'adoption de ce crédit. Lorsque viendront ceux de la Colombie-Anglaise, je me ferai un plaisir d'entendre toute représentation qu'il pourra avoir à me faire relativement aux besoins particuliers de sa province.

M. J. D. TAYLOR: Je ferai de nouveau observer au ministre qu'il rapporte incorrectement mes remarques. Je ne sais pas s'il est bien parlementaire d'y insister, mais j'ai déclaré par trois fois, sinon davantage, que je ne m'opposais pas à ce crédit, et je trouve singulier que le ministre persiste à faire croire que je m'y oppose. Je vous dirai bien, monsieur le président, que je n'entends pas me laisser bâillonner de la sorte devant ce comité. Si l'honorable ministre juge bon de persister dans la fausse interprétation qu'il donne à mes paroles, je croirai qu'il est de mon devoir, comme représentant de la Colombie-Anglaise, de lui dire, chaque fois, qu'il dénature le sens de mes observations.

L'hon. M. PUGSLEY: Lorsque l'honorable député prend la parole, sans attendre que les crédits affectés à la Colombie-Anglaise viennent en discussion, et critique l'inscription au budget de ce crédit destiné à des travaux d'amélioration, au bénéfice d'une province, tandis qu'il ne figure rien au budget en faveur de la province dont il est l'un des représentants, il cherche par là à créer des embarras et à soulever dans l'esprit des membres du comité des objections contre l'adoption de cet article. En réalité, l'honorable député dit: "Il n'est ni juste ni convenable de porter pareil crédit au budget, en faveur de Québec, à moins d'inscrire un article similaire au bénéfice de la Colombie-Anglaise.

Bien que l'ouvrage puisse être similaire, en principe, nous ne demandons nullement l'ouverture d'un crédit pour un ouvrage de ce genre. La conclusion légitime qui se dégagerait des observations de l'honorable député, c'est qu'il veut persuader aux populations de la Colombie-Anglaise et de son comté qu'en affectant ce crédit à la rivière Richelieu, sans inscrire au budget un article similaire au bénéfice de la Colombie-Anglaise, nous nous permettons une inégalité de traitement au détriment de cette dernière province et nous traitons Québec avec un favoritisme dont nous ne faisons nullement preuve à l'endroit de la province qu'il représente ici. Si ce n'est pas la conclusion légitime qui découle de ses observations, je ne comprends plus le sens des mots.

M. J. D. TAYLOR: Je désire observer que le ministre, dans la dernière partie de ses remarques, a donné à mes paroles leur légitime interprétation. Je tiens à ce que la Chambre et la Colombie-Anglaise le comprennent bien.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est bien ce que je pensais.

M. J. D. TAYLOR: Mais, dans la première partie des observations qu'il a adressées au comité, le ministre a répété que je m'opposais à ce crédit; or, je tiens à le répéter pour la cinquième fois, il fait erreur en affirmant que je m'oppose à l'adoption de ce crédit.

L'hon. M. PUGSLEY: Quel est le but des observations de l'honorable député?

M. J. D. TAYLOR: Si le ministre eût prêté l'oreille aux observations que je lui ai adressées, quand j'ai pris la parole sur ce sujet, au lieu de faire la conversation avec son voisin, il aurait précisément compris le but de mes remarques.

L'autre soir, en réponse à une question que je lui avais posée, le ministre me dit qu'à l'avenir, il ne fallait plus compter sur des crédits destinés à pareils travaux; que le Gouvernement après avoir soigneusement étudié la question, avait décidé de ne plus ouvrir, à l'avenir, de crédits dans ce but; or, bien que le ministre ait apporté cette réponse comme définitive et nous ait donné à entendre qu'il ne fallait plus demander de crédits de ce genre, voilà qu'on nous demande l'ouverture d'un crédit affecté à des travaux similaires. Je le répète, nous accordons volontiers notre approbation aux crédits destinés à ces travaux et nous avons le devoir de le faire; le Gouvernement a le devoir d'ouvrir pareils crédits. Mais j'ajoute que lorsqu'on inscrit ces crédits au budget, il ne faut pas les réserver à un district ou à quatre ou cinq districts, au dé-

triment de tel autre district. Voilà pourquoi je tenais à prendre la parole, pour exprimer ma pensée sur ce crédit affecté à la rivière Richelieu. J'ai voulu rappeler au ministre qu'il a inscrit à son budget un crédit qu'il nous a bien avertis de ne pas demander pour la Colombie-Anglaise, parce que nous ne l'obtiendrions pas.

M. COWAN: Le ministre a formulé une observation que je ne saurais laisser passer sous silence. Il affirme que le Gouvernement ne commet pas de passe-droit au détriment de la Colombie-Anglaise. Je tiens à lui faire observer que le Gouvernement a fait un tel remaniement de l'impôt indirect qu'il est autorisé à établir que la Colombie-Anglaise paie aujourd'hui $3 par tête de la population, au lieu de $1 acquitté par la population des autres provinces canadiennes. Depuis son avènement au pouvoir en 1896, le Gouvernement a puisé dans le gousset des contribuables de la Colombie-Anglaise $11,000,000 qu'il n'a pas encore remboursés à la population de cette province, mais qu'il a dépensés au bénéfice des autres provinces. En outre, le Gouvernement a affectué des emprunts au point que sa puissance d'emprunter est presque épuisée et l'argent ainsi emprunté, le Gouvernement l'a dépensé, au bénéfice non pas de la Colombie-Anglaise, mais des autres provinces. Dans la pensée des créateurs de la confédération, les diverses provinces doivent être l'objet d'un même traitement équitable, et la dépense des deniers publics doit se faire, non pas nécessairement là où le Gouvernement peut recruter le plus grand nombre de suffrages, mais là où le besoin de ces travaux se fait le plus vivement sentir.

En Colombie-Anglaise, on le sait, les travaux publics coûtent nécessairement bien plus cher que dans les provinces dont le sol n'est point accidenté. On ne tient pas compte de ce fait. Le ministre dit que le gouvernement de la Colombie-Anglaise veut consacrer de fortes sommes à la construction de travaux publics, cette année. Si le gouvernement provincial est obligé d'exécuter ces dépenses, c'est que le Gouvernement fédéral est infidèle au devoir qui lui incombe et qu'il néglige de veiller aux travaux publics en Colombie-Anglaise. Le ministre dit que nos revenus sont élastiques. En Colombie-Anglaise, il existe sur les immeubles un impôt direct de 1 p. 100 de leur valeur entre les mains d'un débiteur solvable, un impôt de 1 p. 100 sur la propriété mobilière, un impôt de 5 p. 100 sur les terres incultes, un impôt sur le revenu oscillant entre 1½ et 4 p. 100, un impôt de $2 la tonne sur les minéraux. Il n'y a pas une seule autre province du Dominion qui soit frappée de ces impôts; et ce ne sont pas des impôts municipaux, mais bien des taxes provinciales.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce que l'impôt provincial ne remplace pas tous les impôts municipaux?

M. COWAN: Nullement.

L'hon. M. PUGSLEY: Le gouvernement provincial ne veille-t-il pas à la construction et à l'entretien des chemins et de tous les palais de justice?

M. COWAN: Non. Une grande étendue de la Colombie-Anglaise n'est pas encore dotée de l'organisation municiaple. La nature même du pays s'y oppose. Il faut se rappeler que nos terres arables, pour la plupart, sont resserrées dans d'étroites vallées et de gorges entourées de montagnes couronnées de neige et qu'elles ne sont pas suffisamment établies pour que l'organisation municipale puisse s'y effectuer; ce sont des territoires non organisés. En dehors des villes importantes et des centres suburbains populeux, voilà à peu près la situation qui règne, en Colombie-Anglaise.

L'hon. M. PUGSLEY: Je demande pardon à l'honorable député, si je me permets de l'interrompre. Il en conviendra, il était parfaitement convenable que j'apportasse une réponse au député de Westminster; mais il me semble qu'il n'est guère tolérable qu'un autre député prenne la parole et entre dans une discussion générale sur la situation et les conditions locales de la Colombie-Anglaise. Sans doute, l'honorable député s'étendra longuement sur les besoins de cette province, quand nous aborderons l'étude de cette partie du budget; mais, lorsqu'il s'agit d'un crédit affecté à l'amélioration de la rivière Richelieu, l'honorable député n'est guère autorisé à nous présenter de longues observations sur l'organisation municipale et les conditions locales de la Colombie-Anglaise, ses montagnes couronnées de neige et ses belles vallées, sujet qui nous est bien familier. A un autre moment je serais enchanté de prêter l'oreille à pareil discours, mais pour le moment, il importe de s'en tenir à l'article en discussion.

M. COWAN: Le ministre a prétendu qu'il n'existait pas de passe-droit au détriment de la Colombie-Anglaise, et j'ai voulu lui prouver qu'il fait erreur. S'il veut bien retirer cette affirmation, je m'abstiendrai de toute autre remarque.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois pouvoir me rendre au vœu de l'honorable député. Je puis dire que je ne sache point qu'il existe pareille inégalité de traitement et on ne désire nullement faire de passe-droit.

M. COWAN: Alors, monsieur le président il me semble que l'ignorance du ministre à cet égard appelle une courte observation. En attendant qu'il soit suffisamment éclairé sur les conditions de la Colombie-Anglaise,

il serait préférable qu'il s'abstînt même de pareille dénégation. S'il veut bien dire qu'il n'aurait pas même à formuler cette dénégation, je serai satisfait et n'aurai plus un mot à ajouter. Le ministre retire-t-il cette parole? Si je ne me trompe, il retire même cette affirmation négative.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis bien aise que vous ayez si bien saisi ma pensée.

Rivière Saguenay, dragage et autres travaux d'amélioration, $30,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit ici de travaux d'amélioration de la navigation en eau profonde. Il s'agit de la création d'un chenal navigable au moyen de dragages et en outre de l'amélioration des abords du quai à Chicoutimi ainsi que de la formation d'un bassin de virage.

Fleuve Saint-Laurent, mur de protection le long de la rive sud, entre Laprairie et la petite rivière Saint-Jacques, $11,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce mur aura 3,800 pieds de longueur et 25 pieds au sommet, avec talus. Il aura un parement en pierres perdues et sera recouvert de béton. Le coût estimatif est de $11,000.

M. J. D. TAYLOR: Cet ouvrage est-il destiné à protéger la navigation ou les berges de la rivière?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de protéger la ville de Laprairie contre les dommages causés par la poussée des glaces et les inondations, qui empêchent quelquefois toute communication par terre avec Montréal. Cet ouvrage a été nécessité par la construction des digues de Montréal et de Verdun par la commission du port de Montréal. Cela fait sortir cet ouvrage de la catégorie des ouvrages destinés à la protection des berges des rivières.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a une courbure dans le fleuve Saint-Laurent, en aval des rapides de Lachine et une grande baie vis-à-vis de Laprairie. Pendant nombre d'années, le village de Laprairie, qui est un endroit important, a été inondé et il en est résulté des accidents mortels et des dommages causés à la propriété. Ces travaux ont été construits, il y a nombre d'années, par feu sir Hector Langevin, alors ministre des Travaux publics, et la construction de ce mur de protection est devenue d'absolue nécessité, vu que l'inondation est causée, dans une large mesure, par les piles du pont Victoria et par la jetée protectrice.

M. CURRIE: En quoi cet ouvrage intéresse-t-il la commission du port de Montréal?

L'hon. M. LEMIEUX: Le terrain est très bas et en avril ainsi qu'au commencement de mai, il est submergé. Au centre du fleuve, à l'île aux Millions près de Montréal, il existe une immense jetée et c'est cette jetée et les piles au pont Victoria, ainsi que les rapides de Lachine et la courbure du fleuve qui causent ces inondations.

M. WRIGHT: Ces terrains ont toujours été inondés, avant la construction du pont Victoria et nombre d'autres localités au pays se trouvent dans la même situation. Le Gouvernement assume-t-il la responsabilité de protéger ainsi les berges de toutes les rivières navigables qui pourraient souffrir des érosions? Si le Gouvernement a l'intention de le faire, il importe qu'on le sache. Je n'ai rien à redire à ce crédit; seulement, nous tenons à savoir s'il faut que ces ouvrages s'exécutent partout.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette protection a été nécessitée par d'autres ouvrages que le Gouvernement, par l'intermédiaire de la commission du port, a construits dans ce voisinage. Dans une pétition qu'ils nous ont adressée, les maires des municipalités intéressées nous demandent protection contre les dommages causés tous les ans par la poussée des glaces et les inondations qui, à certains moments, empêchent toute communication avec Montréal. Cette protection est nécessitée par les digues de Verdun et de Montréal, construites par la commission du port. Avant d'entreprendre ces travaux, le Gouvernement a fait étudier la question par son ingénieur dirigeant qui a dressé un rapport sur la question.

M. CURRIE: Quelle est la date de la pétition et celle du rapport?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas sous les yeux la date de la pétition mais le rapport de l'ingénieur date de 1900, et ainsi la pétition doit avoir précédé quelque peu ce rapport. Notre ingénieur dirigeant, M. Michaud, qui est fort expert en la matière, dit dans son rapport que la construction de ces digues a diminué le débit du Saint Laurent à cet endroit et que l'ouvrage projeté serait non seulement d'un prix inappréciable pour les citoyens de la ville de Laprairie, de Napierville et autre paroisses, en leur permettant de conduire leurs attelages à Montréal à toutes les époques de l'année, tandis qu'aujourd'hui les communications sont interrompues durant l'époque des hautes eaux.

M. WRIGHT: A quelle distance en aval de Montréal ces ouvrages se trouvent-ils?

L'hon. M. LEMIEUX: Ils sont à 9 milles en amont de Montréal.

M. WRIGHT: Cela s'appliquerait à tout endroit du pays d'amont; on pourrait prétendre que le cours d'eau serait obstrué de quelque manière par les ouvrages qu'on y construirait. Je tiens à obtenir une déclaration du ministre à cet égard; car il y a au pays des centaines d'endroits qui se

trouvent en pareille situation, et si le Gouvernement fédéral entend se charger de travaux de cette nature, je serais bien aise de le savoir. Je ne veux nullement récriminer; seulement, je tiens à m'éclaircir.

L'hon. M. PUGSLEY: Chaque fois qu'on se plaint qu'il résulte des dommages de la construction de travaux de l'Etat, qu'il s'agisse d'un barrage ou de dragage, ou de travaux similaires, j'estime que j'ai le devoir de mettre la question à l'étude, et si je constate qu'au moyen d'une dépense raisonnable, il est possible de réparer les dommages résultant de travaux fédéraux, je n'hésite pas à le faire. Voilà tout ce que comporte l'adoption de cet article. Je ne suis nullement disposé à admettre et il faudrait de puissants arguments pour me convaincre que le Gouvernement fédéral a invariablement le devoir de prendre les mesures nécessaires pour la protection des berges des rivières et des rives des lacs contre l'érosion. A mon avis, cette œuvre, étant de nature locale, est du ressort des autorités municipales et provinciales. Dans les cas que j'ai mentionnés, lorsqu'il s'agit de dommages fort graves soufferts par d'importantes sections du pays, de telle sorte que ces travaux rentrent dans la catégorie d'ouvrages fédéraux, nous pourrions adopter une règle différente. Mais, parlant d'une façon générale le genre de travaux signalés par l'honorable député sont plutôt du ressort des autorités municipales et provinciales.

M. MACDONELL: Le ministre affirme-t-il que les travaux en question sont nécessités par des ouvrages construits par la commission du port de Montréal ou sous sa direction?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. MACDONELL: Le Gouvernement prétend-il que les commissaires du port de Montréal, qui forment un corps régulièrement autorisé et reçoivent de fortes subventions de l'Etat, peuvent faire des travaux d'intérêt local et que lorsqu'il en résulte des dommages pour certaines localités, le Gouvernement fédéral se charge d'indemniser les propriétaires qui ont souffert des dommages? Les commissaires du port de Montréal sont parfaitement en mesure de veiller à l'entretien de leurs propres ouvrages ; ils reçoivent de libérales subvention de l'Etat.

L'hon. M. PUGSLEY: Ils ne touchent pas un dollar de subvention.

M. MACDONELL: La commission a obtenu des prêts d'argent du Gouvernement fédéral. Le Gouvernement entend-il indemniser les corps publics ou les particuliers qui souffrent des dommages résultant des travaux ou des ouvrages de la commission du port de Montréal? Il existe ailleurs au pays des commissions de ports qui font leur besogne, à leur guise, subordonnément au contrôle légitime. Quand il résulte des dommages des travaux exécutés par ces commissions, elles en supportent elles-mêmes les frais; on prend les mesures voulues pour indemmiser les intérêts publics ou privés qui subissent des dommages résultant des travaux en question. Le Gouvernement crée-t-il ce précédent tendant à ce que l'Etat paie les dommages causés par les ouvrages de la commission du port de Montréal? S'il en était ainsi, le Gouvernement provoquerait d'interminables demandes résultant de dommages de ce genre, dans toute l'étendue du pays.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'entends nullement poser de règle générale; car pareils cas, je suppose, se présenteront fort rarement. A mes yeux, les commissaires du port de Montréal sont de véritables fonctionnaires publics. Ils sont chargés de fonctions et d'une mission véritablement nationales, se rattachant au perfectionnement, à l'amélioration, à l'agrandissement et au développement du port de Montréal, le plus grand port du Canada.

Cette commission ne touche aucune subvention; elle ne saurait entreprendre le moindre ouvrage, sans en avoir obtenu l'autorisation préalable du Gouvernement. Elle verse l'intérêt sur les sommes que l'Etat lui a avancées; bref, elle est tout simplement une branche du service public. S'il résulte certains dommages de l'exécution des ouvrages que cette commission exécute pour l'amélioration du port de Montréal, et s'il arrive que les terres soient en conséquence inondées sur une étendue de plusieurs milles, et cela dans des sections du pays non comprises dans les limites de la juridiction de cette commission, il est assez légitime que l'Etat indemnise ceux qui ont souffert des dommages. Les commissions de port n'ont pas à leur disposition de fonds qui leur permettent d'exécuter des travaux de ce genre. Les fonds qu'ils perçoivent sont tous consacrés au perfectionnement du port. Ces travaux ne relèvent nullement de leur juridiction qui est limitée à une certaine zone et je ne conçois guère qu'ils puissent faire pareils travaux. Il leur faudrait obtenir du Gouvernement dans ce but une autorisation toute spéciale. Sans établir de règle générale, je pense que lorsque les commissaires des ports, dans une partie quelconque du pays, exécutent, avec l'autorisation de l'Etat, pour le perfectionnement de leurs ports, certains travaux ou ouvrages d'où il résulte des dommages pour les particuliers en dehors de leur juridiction, il serait assez légitime de demander au Gouvernement de prendre les mesures voulues pour indemniser ces particuliers des pertes subies. Toutefois, je ne veux pas établir ici

de règle qui s'étende au delà de l'ouvrage dont il s'agit en ce moment.

M. R. L. BORDEN: Qu'importe-t-il que ces dommages naissent dans le territoire soumis à la juridiction de la commission ou dans un territoire en dehors de cette juridiction?

L'hon. M. PUGSLEY: Les commissaires de port ne sauraient construire d'ouvrages dans un territoire en dehors de leur juridiction. Il leur faudrait s'adresser au Parlement pour obtenir l'autorisation de construire pareils travaux en dehors du territoire soumis à leur juridiction.

M. R. L. BORDEN: Ils n'auraient sans doute pas le pouvoir de construire pareils ouvrages dans le territoire soumis à leur juridiction.

L'hon. M. PUGSLEY: Ils le pourraient, si c'était en vue du perfectionnement du port.

M. WRIGHT: J'ai vu quelques-uns des ouvrages exécutés par la commission du port de Montréal et je dois avouer que, à titre de profane, il me semble inconcevable que ces ouvrages nuisent au débit du Saint-Laurent dans une mesure appréciable, quoi qu'il en soit du pont Victoria.

L'hon. M. LEMIEUX: La jetée nuit au débit du fleuve.

M. WRIGHT: Est-ce que ces terres qu'on suppose actuellement inondées par suite des travaux d'amélioration du port de Montréal ne l'étaient pas avant la construction de ces travaux? En réalité, ne l'ont-elles pas été, à dater même des débuts de la colonisation sur les bords du Saint-Laurent?

L'hon. M. PUGSLEY: Les maires des diverses paroisses et villes en question représentent, dans leur requête, que la construction de ces digues à l'île aux Millions a eu pour résultat d'augmenter l'inondation des terres, et l'ingénieur déclare, dans son rapport, que bien qu'il ne soit pas possible de dire dans quelle mesure les digues ont mis obstacle au débit du fleuve, l'endiguement des eaux aurait pour effet d'inonder les terres basses, ce qui n'aurait pas lieu, si on laissait les eaux s'écouler librement. Les chemins sont tellement inondés que le public se trouve dans l'impossibilité de passer par les grandes routes, aux eaux hautes. Nous sommes convaincus que, dans une large mesure, l'inondation de ces grands chemins est la conséquence de la construction de ces jetées.

M. MACDONELL: Les explications du ministre me semblent aggraver la situation. Je ne m'oppose nullement à la dépense des deniers affectés aux travaux en question. J'en conviens, d'après les explications données par le ministre, c'est là un ouvrage public d'urgence. Mais voici à quoi je m'oppose: la commission du port de Montréal est un corps régulièrement organisé, sous l'autorité de l'Etat. Elle perçoit de fortes recettes, elle dispose de puissantes ressources; elle agit tout à fait indépendamment du Gouvernement. Elle fait des dépenses selon sa bourse; elle taille son habit suivant son drap; elle construit des travaux publics sur sa propre initiative. Or, quand il résulte de la construction de travaux publics par cette commission, des dommages tant pour les populations en général que pour les particuliers, voilà que le Gouvernement, sans se tenir au courant des agissements de cette commission, sans avoir voix au chapitre à l'égard de ces entreprises, sans connaître la nature des dommages soufferts, veut indemniser ceux qui ont éprouvé ces pertes.

Est-ce bien là une attitude digne d'approbation au point de vue commercial? Je puis parler en connaissance de cause, des œuvres réalisées par la commission du port de Toronto. Quand elle construit quelque ouvrage, elle le fait à ses propres frais, et lorsqu'il en résulte des dommages, elle paie elle-même les indemnités voulues. Ici, au contraire, voilà que l'Etat est appelé à payer des indemnités résultants de dommages causés par les entreprises de cette commission, et tout cela indistinctement, sans exercer apparemment de contrôle sur elle et sans connaître l'étendue des dommages dont elle est responsable. A mon avis, pareille attitude est indigne d'approbation au point de vue des affaires et le Gouvernement ne devrait pas nous demander de lui ouvrir ce crédit.

M. J. D. TAYLOR: Après avoir entendu les explications données par le ministre des Postes et par le ministre des Travaux publics, je suis convaincu que ce crédit est tout à fait digne d'approbation. Je tiens à faire observer au ministre que le champ ouvert à l'activité de son département est plus vaste qu'il ne le croit. S'il m'est permis de mentionner ici un item qui ne figure pas dans le budget à l'étude, mais que j'emprunte au rapport du ministère des Travaux publics, j'observe que le ministre ne se contente pas de réparer les dommages causés par les travaux des commissaires du port, ou par les ouvrages construits sous son administration, et qu'il va au delà des travaux nécessaires pour la protection de la navigation des rivières. Voici cet article relatif à la rivière Saint-Louis qui figure à la page 120 du rapport du ministre.

Au cours du printemps, aux hautes eaux, la rivière Saint-Louis inonde les domaines ruraux, à partir du canal d'alimentation jusqu'au village de Saint-Louis-de-Gonzague, sur un parcours d'environ 7 milles, d'où il résulte des dommages considérables. En été, la rivière déborde encore, lorsqu'elle est gon-

flée par de fortes pluies d'orage et de vastes champs couverts de riantes moissons sont entièrement dévastés... En approfondissant suffisamment le lit de la rivière et en rectifiant certaines courbures, on pourrait abaisser le niveau des eaux d'environ quatre pieds, ce qui suffirait amplement pour la protection des domaines agricoles situés sur le parcours de la rivière.

Je dis donc au ministre: Vous devez certainement protéger les domaines situés sur le parcours de la rivière; mais ne bornez pas votre protection à ceux-là seuls.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable député s'oppose-t-il aux travaux projetés sur la rivière Saint-Louis?

M. J. D. TAYLOR: Nullement.

L'hon. M. LEMIEUX: Je dois informer l'honorable député que, dans cette partie du comté de Beauharnois, l'inondation annuelle est causée par l'entrée du canal de Beauharnois construit par l'Etat. On a relevé le niveau des eaux de la rivière Saint-Louis, et depuis nombre d'années on y fait des travaux destinés à atténuer autant que possible les dommages causés par l'inondation. Or, il s'agit ici d'un ouvrage public fort important, commencé longtemps avant l'inauguration de la Confédération et qui s'est toujours poursuivi, depuis cette époque. Il a même influé sur le nouvel ouvrage construit au canal de Beauharnois, il y a quinze ou seize ans. Il a, en outre, influé sur le niveau des eaux de la baie, dans le comté de Huntingdon, à tel point que Sainte-Barbe, je crois, ou quelque autre village, a été inondé. Je me souviens que M. McLaren, l'ancien député de Huntingdon, lorsqu'il siégeait ici, nous a donné à cet égard toutes les explications voulues. Cette inondation est causée par les travaux qu'a construits le ministère, à l'entrée du canal de Beauharnois.

Rivière-du-Loup (Fraserville), réfections et renouvellement du quai, $4,000.

L'hon. M. PUGSLEY: La Rivière-du-Loup est une importante localité sur le Saint-Laurent; c'est une des villes importantes situées sur le parcours de l'Intercolonial et les travaux de réparation du quai sont d'urgence. Ce crédit suffira sans doute aux réfections demandées pour le moment.

Shigawake, prolongement du brise-lames, renouvellement du crédit de $880 périmé, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce quai est situé dans comté de Bonaventure et c'est à la demande de l'ingénieur ordinaire, M. Amyot, que ce crédit est porté au budget. Il s'agit d'un prolongement de 300 pieds au quai actuel, de manière à ce qu'il y ait une hauteur de 7 pieds, aux hautes eaux. Ce quai est la propriété de l'Etat.

M. DANIEL: Ces quais produisent-ils quelques recettes?

L'hon. M. PUGSLEY: Le quai en question ne donne pas de recettes, et cela parce qu'il n'a pas encore été remis au ministère de la Marine.

Saint-Alexis, baie des Ha! Ha! prolongement du quai, renouvellement d'un crédit de $2,500 périmé, $10,000.

Saint-Alphonse de Bagotville—pour achever les travaux d'agrandissement du quai, côté sud, et pour réparations aux vieux ouvrages, $8,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à la construction d'une tête de quai, de 160 pieds de longueur sur 56 pieds de largeur. C'est l'agrandissement du quai actuel de l'Etat, à Saint-Alphonse. Nous avons besoin de cette somme, afin de faire les réparations nécessaires au quai existant, ainsi que pour la construction de l'annexe. Ce quai, paraît-il, desservira les vapeurs naviguant sur l'ocean.

M. R. L. BORDEN: Les steamers naviguant sur l'océan se rendent-ils là?

L'hon. M. PUGSLEY: Le député du Saguenay (M. Girard) m'informe qu'on prolonge le chemin de fer jusqu'à Saint-Alphonse, dans le but d'atteindre l'eau profonde et que les navires naviguant sur mer y viendront. Il s'agit ici du chemin de fer du lac Saint-Jean, qui transporte sur sa route de grandes quantités de produits industriels et agricoles.

M. R. L. BORDEN: Quel est le chiffre du coût global?

L'hon. M. PUGSLEY: Le montant de l'entreprise est de $38,000 et la somme inscrite ici suffira pour l'achèvement des travaux.

M. S. SHARPE: Quel est le chiffre de la population de cette localité?

L'hon. M. PUGSLEY: Le député du comté (M. Girard) me dit que c'est une partie de la paroisse, que ce n'est pas un village distinct de cette dernière et que la paroisse compte 3,000 âmes. L'essentiel, c'est la création d'une tête de ligne à eau profonde, pour le chemin de fer. Tant qu'on n'aura pas dragué le Saguenay, les navires naviguant sur mer ne pourront jamais se rendre plus loin qu'à Saint-Alphonse.

M. R. L. BORDEN: Combien s'y rend-il de navires de mer, annuellement?

L'hon. M. PUGSLEY: Le député de la région me dit qu'il y viendra environ trente steamers de mer, au cours de la période de navigation.

Ce sont des navires irréguliers qui vont à la recherche du fret.

Saint-André de Kamouraska, quai, prolongement (à voter de nouveau, $3,200), montant périmé, $10,500.

L'hon. M. PUGSLEY: La dépense totale est évaluée à $10,500, aussi nous espérons que cette somme suffira pour achever les travaux.

M. R. L. BORDEN: Quel est le revenu annuel?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas que ce quai ait été transféré; s'il ne l'a pas été il ne peut pas y avoir de revenu.

M. R. L. BORDEN: Nous devrions avoir à ce propos des renseignements, quand il s'agit de dépenser les sommes importantes qu'on nous demande.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'à la dernière session ou à la session précédente, on a déposé un tableau donnant la liste de tous les quais qui avaient été transférés.

M. R. L. BORDEN: Cela facilitera beaucoup là recherche du renseignement.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela aiderait aussi beaucoup mon honorable ami à se le procurer.

M. R. L. BORDEN: Je ne fais pas voter des crédits.

L'hon. M. PUGSLEY: Si mon honorable ami avait dit qu'il avait besoin de ce renseignement, je me serais fait un plaisir de le lui procurer.

M. R. L. BORDEN: Nous devrions toujours avoir ces renseignements. Quand on nous demande de voter des sommes qui s'élèvent de $10,000, à $25,000 pour ces quais, il me semble absolument indispensable que le ministre vienne ici avec tous les renseignements qui se rapportent à des cas semblables. C'est un renseignement qui devrait être donné au comité sans qu'on le demande. Il serait beaucoup plus facile de faire adopter des crédits par le comité, si le ministre avait toujours un certain nombre de renseignements prêts dans chaque cas, sans qu'on lui pose de questions. Quand nous demandons un renseignement qui s'applique à un cas, on nous dit que c'est un autre ministre qui devrait nous le donner s'il était présent ou qu'il y a un état qui a été déposé et dans lequel, si nous pouvions nous le procurer, nous pourrions trouver ce renseignement, tandis qu'on devrait le tenir tout prêt à notre disposition. Je ne crois pas que le ministre soit réellement prêt à présenter ses crédits quand il n'a pas ces renseignements à notre disposition.

L'hon. M. PUGSLEY: Je voudrais faire remarquer à mon honorable ami que tous les chapitres se rapportant à l'Ontario, au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Ecosse et à l'île du Prince-Edouard ont été adoptés et que c'est seulement maintenant qu'il dit avoir besoin de renseignements relatifs au revenu.

M. R. L. BORDEN: Je demande pardon à mon honorable ami. Chaque fois que j'ai été ici, j'ai demandé ce renseignement-là. Je l'ai demandé il y a aujourd'hui huit jours, quand on discutait les crédits; j'ai dit alors que les renseignements devraient être donnés à propos du revenu.

L'hon. M. PUGSLEY: Voici pourquoi je n'ai pas pensé que c'était important. Quand des quais n'ont pas été transférés par mon département, le revenu est nul, car mon département ne perçoit aucun revenu. En construisant des quais nous ne sommes pas influencés par le revenu que nous retirerons. En réalité, nous ne sommes jamais influencés par le revenu; nous le sommes plutôt par les facilités que nous donnons au public et par le développement que nous fournissons au commerce et aux voyageurs. Mais, si mon honorable ami le désire, je serais très heureux de prendre des informations à propos du quai de Saint-André de Kamouraska et aussi pour les autres quais qui restent, mais je ne veux pas les donner maintenant. Je les fournirai si mon honorable ami le désire.

M. R. L. BORDEN: Quand, il y a une semaine, nous avons étudié les crédits, j'ai mentionné le renseignement que je voudrais avoir à ce sujet. Il semble qu'il n'y ait aucun principe qui dirige le transfert ou le non transfert de ces quais, du département des Travaux publics au département de la Marine et des Pêcheries. Dans un cas on ne prélève aucune taxe et dans l'autre on perçoit des taxes. Dans une partie du pays les agriculteurs ne sont pas obligés de payer des droits de quayage pour leurs marchandises; dans d'autres régions les agriculteurs qui ont droit à autant de considérations sont obligés de payer ces taxes. Il me semble qu'il n'y a aucun système, excepté peut-être un système d'expédients politiques, mais je ne crois pas que ce soit un bon système d'administrer ainsi les affaires publiques. Le ministre ne le croit pas non plus, et d'après ce qu'il a dit, il existe un projet à étudier en ce moment par le Gouvernement en vue d'adopter un système général de perception pour ces quais. On devrait s'arrêter à un système unique. Mais il y a encore autre chose à considérer. Dans le cas de quelques-uns de ces item, il peut y avoir une très bonne raison pour construire un quai, mais, je ne pense pas que le Gouvernement s'inquiète beaucoup d'un principe général pour la construction de ces quais. Il n'y a pas longtemps, cet après-midi, le ministre parlait des travaux d'une nature particulière et locale. Il disait que le Gouvernement ne pouvait pas s'engager à dépenser

les deniers publics pour des travaux de ce genre. Pourtant, un grand nombre de ces quais me paraissent être des travaux absolument de ce genre. Je dois dire que j'en pourrais citer plus d'un exemple, mais dans un cas en particulier, on nous a demandé de dépenser une somme considérable pour la construction d'un quai dans mon propre comté, où il existait à ce moment un très bon quai particulier. Il est impossible au ministre de prétendre que la dépense de cet argent a été faite en prenant en considération l'intérêt public.

Il ne pouvait pas en être ainsi. Le reproche que j'adresse à ces crédits, que l'on nous présente chaque année, c'est qu'ils ne semblent pas avoir comme base ou comme inspiration aucune considération réelle de l'intérêt public, mais ils ne sont inspirés dans la plupart des cas que par des considérations absolument étrangères à l'intérêt public. Quand il s'agit d'une localité, où la population n'est même pas très grande, mais où doit être établi le terminus d'un grand chemin de fer et où la production d'une grande partie du pays doit être apportée au quai pour être mise à bord de navires qui en feront l'exportation, je ne peux voir quelques motifs raisonnables pour la dépense des deniers publics, parce que l'entreprise est trop vaste pour la localité. Mais la dépense de $700 ou $800 pour des quais situés ici et là, tout le long de la côte, même en concurrence avec des quais particuliers, ne me semble pas être une bonne politique et elle ne me paraît pas reposer sur un système qui se recommande aux membres du comité.

L'hon. M. LEMIEUX: Je connais ce quai et c'est moi qui a demandé à l'honorable député (M. Lapointe) d'insister pour son amélioration. Le quai a été construit longtemps avant la confédération pour servir au commerce local, mais récemment le département du Commerce et de l'Industrie a accordé une subvention pour la navigation d'hiver entre la Rivière-Ouelle et Saint-André de Kamouraska et une localité sur la rive Nord. Dernièrement une compagnie a été formée à Fraserville pour entreprendre la navigation d'été et d'hiver entre ces localités et les rives du Saint-Laurent. L'entreprise a été assez heureuse cet hiver, mais naturellement la température a été douce. On a le projet d'établir une navigation d'hiver entre Fraserville et Saint-André sur la rive Sud et Saint-Catherine, Tadousac et les Sept-Iles sur la rive Nord. Dans ce dernier endroit, Clarke-City est un grand centre manufacturier. La maison Desjardins, de Saint-André, est très intéressée dans le commerce d'ameublement et elle expédie ses meubles dans toutes les localités de la rive Nord. Je puis dire au chef de l'opposition que M. Desjardins est un de ses plus dévoués partisans dans cette région et c'est un homme remarquable.

M. R. L. BORDEN: Très bien, très bien.

L'hon. M. LEMIEUX: Autrefois la maison Desjardins était obligée d'envoyer ses meubles à Québec et là de les transborder au chemin de fer du lac Saint-Jean pour les livrer dans les localités de la rive Nord, tandis que maintenant, grâce à ce quai, elle peut les envoyer directement de l'autre côté du Saint-Laurent. Je crois réellement que ce quai sera d'une grande utilité pour le public.

M. WRIGHT: Il y a quelques jours j'ai demandé au ministre quel était le système employé pour percevoir les droits sur ces quais et je dois dire que l'honorable ministre s'est trompé complètement en pensant que j'avais voulu adresser alors une critique. J'ai compris qu'aucun droit n'était perçu sur ces quais tant qu'ils étaient sous la direction du département des Travaux publics, mais qu'aussitôt passés au département de la Marine et des Pêcheries, les droits étaient supposés perçus pour l'usage de ces quais. Dans quelques cas, quand ces quais ne sont plus sous la direction des Travaux publics, ils sont simplement monopolisés par quelque grande exploitation qui en prend la maîtrise, à l'exclusion de toute autre entreprise. Plusieurs fois, à ma connaissance, ces compagnies ont refusé de réparer les quais et comme il semblait que ce n'était l'ouvrage de personne de le faire, ils sont tombés en mauvais état. D'après ce que j'ai pu apprendre il semblerait que lorsqu'une taxe est imposée, les perceptions sont simplement remises à l'homme qui est nommé comme maître du quai ou maître du port. Je me suis informé de cela il y a quelques séances et le ministre des Travaux publics m'a dit que des négociations étaient pendantes entre son département et celui de la Marine, en vue de mettre tous ces quais sous une administration pratique. Il ne paraît pas qu'on ait fait quelques progrès dans ce sens. Le ministre a dit alors que le Gouvernement étudiait la queston de remettre ces petits quais aux municipalités locales et je crois que cela pourrait se faire avec avantage pour le gouvernement et pour le commerce de ces différentes régions Lorsque de grandes dépenses ont été faites pour des quais, il me semble qu'elles devraient rapporter quelques revenus au gouvernement. Si les petits quais étaient remis aux municipaltés, le gouvernement serait débarrassé des soins de les réparer. Je voudrais que cette question soit finalement réglée.

L'hon. M. PUGSLEY: Comme le dit parfaitement l'honorable député (M. Wright) j'ai exprimé déjà l'avis que les petits quais

et même les grands quais, dans certaines régions du pays, pourraient être cédés aux municipalités, si elles voulaient entreprendre de faire de petites réparations. Naturellement, les grandes réparations devraient être faites par le département. J'ai aussi exprimé l'avis que dans le cas de quais utilisés par des lignes régulières de navigation, ils pourraient être loués aux compagnies avec l'entente que les agriculteurs et les autres personnes qui amènent de petites quantités de marchandises sur les quais ne devraient pas être obligés de payer aucun droit de quayage. A la dernière session du Parlement, le ministre de la Marine a présenté un bill qui avait cet objet en vue et qui a été adopté, mais le ministre est parti peu de temps après pour l'Angleterre et depuis son retour il n'a pas pu s'occuper de cette question, c'est ce qui explique probablement pourquoi elle n'a pas encore été réglée. Je suis très désireux de faire un arrangement satisfaisant aussitôt que possible à ce sujet. La situation actuelle n'est pas satisfaisante ,mais le Gouvernement n'en est pas responsable. Les mêmes difficultés ont existé depuis quarante ans et je connais des quais construits par le Gouvernement précédent qui n'ont jamais été transférés au département de la Marine. Ils sont venus jusqu'à nous dans cette situation, comme un legs. Je citerai un quai construit il y a vingt ans; et quand on sut que j'avais l'intention de le transférer au département de la Marine, la population a protesté très vigoureusement. J'espère que cette question sera étudiée bientôt et réglée d'une façon satisfaisante.

Sainte-Anne-des-Monts, améliorations du port à l'embouchure de la grande rivière Sainte-Anne, $4,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est destinée à pourvoir à certaines améliorations à l'embouchure de cette rivière, dans le comté de Gaspé. Le crédit suffira pour terminer les travaux. Le but est de faire à l'embouchure de cette rivière un port convenable et sûr pour les bateaux de pêche.

L'hon. M. LEMIEUX: A l'embouchure de la rivière, il existe beaucoup de galets et la marée y est très forte.

M. S. SHARPE: La rivière est-elle navigable:

L'hon. M. LEMIEUX: Sur un mille et demi environ. Durant les trois ou quatre années dernières, il y a eu là des naufrages causés par le mauvais état de la rivière. Ces travaux régulariseront pour ainsi dire, l'entrée de la rivière. Les piles de chaque côté maintiennent l'embouchure dans un assez bon état, de façon à donner aux navires de grandes facilités pour entrer.

M. PUGSLEY.

M. WRIGHT: Combien coûtera tout l'ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: L'évaluation totale se monte à $28,000.

M. R. L. BORDEN: Cela paraît être une assez forte dépense pour enlever des galets à l'embouchure d'une rivière.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est autre chose que cela. Il y aura une jetée combinée avec un débarcadère en bois et des deux côtés. sur les rives du cours d'eau, on fera des travaux en pierre avec un coffrage empierré à l'extrémité la plus avancée. La barre sur la rive ouest se prolongera sur une distance de 400 pieds et sur la rive est sur une distance de 300 pieds.

M. R. L. BORDEN: Quelle est la profondeur de l'eau à l'embouchure de la rivière?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous aurons 5 pieds et demi à l'eau basse et 15 ou 16 pieds à marée haute.

M. PERLEY: Ces travaux sont-ils faits dans l'intérêt du village et du public ou en vue d'aider quelque scierie là-bas?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est dans l'intérêt du public, pour faire un port sûr.

M. PERLEY: N'est-ce pas un de ces quais construits pour aider des propriétaires de scieries?

L'hon. M. LEMIEUX: Il n'y a pas de scierie là.

M. PERLEY: Le rapport du ministre à la page 123 dit qu'il y a plusieurs scieries en activité.

L'hon. M. LEMIEUX: La compagnie Rathburn de Desoronto y était établie il y a quelques années, mais elle est partie. C'est la plus grande localité du comté de Gaspé. Sa population est d'environ 400 habitants.

M. R. L. BORDEN: Le rapport du ministre n'est pas très au courant.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux ont commencé en 1904. Il y avait alors une scierie et les notes ont été transmises. Je ne savais pas que la scierie avait disparu.

M. R. L. BORDEN: Le ministre a-t-il une idée du nombre des bateaux de pêche qui fréquentent cette localité?

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a un certain mouvement de commerce.

M. WRIGHT: Les navires maritimes s'arrêtent-ils là?

L'hon. M. LEMIEUX: Non.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis faché de ne pouvoir dire à mon honorable ami quel est le nombre des bateaux de pêche.

M. R. L. BORDEN: Je pensais qu'il s'agissait surtout de rendre service aux pêcheurs.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a vingt ans, il existait dans cette localité une industrie de pêche; mais, comme le sait mon honorable ami, la morue a abandonnée cette rive du Saint-Laurent. Pourtant l'industrie du hareng a été entreprise et il y a un certain commerce entre Sainte-Anne et Québec. Il n'y a pas de chemin de fer sur ce rivage qui est trop montagneux et la population doit faire venir ses provisions de Rimouski ou de Québec et comme Sainte-Anne-des-Monts dessert une grande région, il y a là un grand nombre de goélettes.

L'hon. M. PUGSLEY: La compagnie de transport des Grands Lacs, dont les navires feront escale à cet endroit, a aussi demandé ces améliorations.

Saint-Charles de Capelan, prolongement du quai, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce prolongement aura 350 pieds de long et 20 pieds de large; il donnera une profondeur de 9 pieds 5 pouces à marée basse et 17 pieds 5 pouces à marée haute. Il existe là un vieux quai et ce crédit est destiné à le prolonger. La dépense totale est évaluée à $20,000. Nous avons dépensé en 1908-09 $5,008.72; nous demandons maintenant $5,000 et il faudra une somme supplémentaire de $10,000 pour terminer cet ouvrage.

M. PERLEY: Le ministre voudrait-il expliquer la nécessité d'une aussi grande dépense? Ce quai n'existe-il pas là depuis longtemps?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas les détails très complets, mais les travaux ont été demandés par le représentant du comté. Le quai déjà construit ne donne pas une profondeur suffisante d'eau pour les navires, de sorte qu'il n'atteint pas le but qu'on s'était proposé quand on a dépensé inutilement l'argent.

M. PERLEY: Le ministre a-t-il des données sur ces travaux ou les fait-il simplement parce que le député de ce comté les a demandés?

L'hon. M. PUGSLEY: Je les faits à la demande du député de ce comté?

M. PERLEY: Le ministre n'a-t-il aucun rapport d'un de ses ingénieurs?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'il doit y avoir un rapport, mais je n'en ai pas de notes.

M . PERLEY: Y a-t-il eu des pétitions à ce sujet?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'en ai pas souvenir.

M. l'ORATEUR: C'est dans ma circonscription. Le quai a été construit en 1904-1905, atteignant une profondeur de 5 ou 6 pieds à l'eau basse et l'intention est de le prolonger. Saint-Charles-de-Capelan est une paroisse sur la baie des Chaleurs et il y a une autre paroisse en arrière. Il existe un établissement de colonisation qui se prolonge dans l'intérieur sur environ 12 milles de la côte. La population dépasse aujourd'hui 2,000 habitants et le revenu de la poste est d'environ $1,000.

C'est une des localités importantes sur la baie. Ce quai a été visité pendant des années. Les navires qui naviguent le long de la côte doivent jeter l'ancre en pleine mer et débarquer leurs passagers et leurs marchandises dans des barques, et quand le temps n'est pas favorable, les gens ne peuvent ni sortir du bateau ni s'y rendre, mais ils doivent aller jusqu'à New-Carlisle à environ 20 milles pour pouvoir débarquer.

M. PERLEY: L'explication semble assez bonne, mais je voudrais avoir quelques détails sur les travaux qui ont été faits aux quais dans l'automne de 1908. Je vois par le rapport du département des Travaux publics que ce quai a été trouvé tout à coup dans une situation délabrée et dangereuse pendant l'automne de cette année et on a reconnu qu'il était nécessaire de le réparer à la journée, au coût d'environ $800. Comment se fait-il que ces travaux aient été achevés entre le 14 octobre et le 7 novembre 1908?

M. l'ORATEUR: Cette annee il y a eu de très violentes tempêtes dans cette région et il est très difficile de faire ces travaux dans la saison où les agriculteurs et les pêcheurs sont occupés. Le bois ne peut naturellement être obtenu qu'en hiver.

M. PERLEY: N'était-ce pas à l'époque où eurent lieu les élections générales?

L'hon. M. PUGSLEY: Une forte tempête a éclaté dans le courant de ce mois.

M. R. L. BORDEN: Quelle sera la profondeur de l'eau pour le prolongement?

M. l'ORATEUR: La marée monte de 6 à 8 pieds et à la plus basse eau la profondeur est à peine de 6 pieds. Le flot monte de 12 à 14 pieds. J'oubliais de dire que M. Fair a acquis le congélateur de boitte de l'association des pêcheurs de l'endroit et a créé une industrie poissonnière qui se développe beaucoup, la vente du poisson frais. Ses affaires vont en augmentant. J'ai reçu de lui plusieurs rapports montrant qu'il se fait un négoce profitable par suite de la construction de ce quai, et le Gouvernement a été instamment prié de le prolonger jusqu'à une profondeur suffisante pour permettre aux navires d'aborder.

M. R. L. BORDEN: Est-ce un village de pêcheurs?

M. l'ORATEUR: Oui; d'après le rapport du département de la Marine et des Pêcheries pour l'année 1909, il y a deux cents hommes qui sont occupés à l'industrie de la pêche et ils possèdent 100 bateaux. Leurs agrès de pêche sont évalués à $7,750. La région de pêche dont Saint-Charles-de-Capelan est le centre le plus important a produit l'an dernier $111,000.

Saint-Denis, quai sur la rivière Richelieu, à voter de nouveau, montant périmé, $2,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est destinée à achever un petit quai. L'évaluation était de $5,500. Nous avons dépensé $3,000 et nous demandons $2,500 pour finir les travaux.

Sainte-Croix, quai, à voter de nouveau, $2,000, montant périmé, $20,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Le montant voté était si faible que je n'ai pas cru que nous devions passer un marché sans nous adresser de nouveau au Parlement. Nous demandons maintenant $20,000. La localité est très importante et ces travaux nous ont été demandés avec une grande insistance.

M. R. L. BARDEN: Existe-il un rapport?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons un rapport très complet. Les dépenses totales sont évaluées à $46,000.

M. R. L. BORDEN: Quelle est l'importance de la ville?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas une ville, mais c'est le centre d'une région agricole très peuplée. Environ 6,000 personnes seront desservies par ce quai. Pendant de nombreuses années, il y a eu un service régulier de bateaux entre Sainte-Croix et Québec utilisé en grande partie pour le transport des produits agricoles et autres marchandises. Le quai est maintenant très délabré et il est de l'intérêt public d'en construire un autre. Nous avons envoyé un ingénieur pour faire un rapport et il est revenu parfaitement convaincu que la dépense était raisonnable.

M. BARNARD: Quelle est l'étendu de la ville?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un village, mais le centre d'une région agricole très peuplée. Les culées seront en bois et en pierre, et la plate-forme aura 75 pieds de large sur 775 pieds de long et en outre comprendra un chemin de gravier et de sable. Il y aura 683 pieds linéaires de travaux de coffrage et une construction comprenant 172,175 pieds cubes de travaux de coffrage. Nous devrons enlever des écueils et des galets et niveler les abords des deux côtés pour donner des facilités aux navires à marée basse. Nous nous proposons de construire une salle d'attente, un hangar à marchandises et une grange pour abriter le bétail. L'évaluation totale des dépenses s'élève à $46,000.

M. BARNARD: Quand le ministre a-t-il reçu le rapport?

L'hon. M. PUGSLEY: En 1908, je n'ai pas la date exacte. Cette somme de $2,000 a été dépensée, je crois, pour améliorer les abords.

M. BARNARD: Il semble étrange que l'an dernier vous ayez dépensé $2,000, que cette année vous dépensiez $20,000 et que vous disiez que la dépense s'élevera à $46,000. Les prétentions du représentant du comté se sont considérablement augmentées depuis douze mois.

M. R. L. BORDEN: Dans quel comté se trouve cette localité?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans Lotbinière.

M. WRIGHT: $46,000 sont une forte somme à dépenser pour un quai dans une localité qui doit être bien petite, car d'après le recensement, elle n'était pas même constituée en municipalité à l'époque.

L'hon. M. PUGSLEY: On trouvera à la page 125 du rapport le détail des travaux déjà exécutés, mais qui ne sont qu'une faible partie de ce que nous aurons à faire. La somme demandée m'a paru forte et j'ai hésité pendant assez longtemps. C'est pourquoi nous n'avons pas entrepris d'une façon active le plus gros ouvrage l'an dernier, mais après nous être rendu compte de la situation, nous avons constaté que nous ne pouvions pas construire un quai procurant toutes les facilités nécessaires pour moins que la somme demandée. C'est un endroit difficile et coûteux pour y construire un quai. J'ai eu plusieurs entretiens avec le député qui sait combien j'ai hésité, mais il m'a montré les avantages qui en dériveraient pour le public. La plus grande partie de la population de la localité, 5,000 ou 6,000 habitants, n'ont pas d'autres moyens d'envoyer leurs produits au marché. Il n'y a pas de chemin de fer et ce quai est absolument nécessaire pour donner à la population les facilités dont elle a besoin.

M. PERLEY: Le rapport dit que la localité est située sur l'Intercolonial.

M. FORTIER: L'Intercolonial est trop loin de là pour qu'on puisse s'en servir pour transporter les produits agricoles au marché.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai compris qu'il n'était pas possible pour les fermiers de transporter leurs produits au marché par l'Intercolonial et qu'ils devaient se servir du transport par eau.

M. R. L. BORDEN: Il ne s'agit que d'une petite communauté qui sera desser-

vie par ce quai, environ 5,000 ou 6,000 habitants, et il est impossible de concevoir que toute cette population soit plus rapprochée du quai que du chemin de fer.

M. FORTIER: Il servira à différentes paroisses.

M. R. L. BORDEN: Je ne peux pas comprendre comment le quai est plus rapproché de la communauté dispersée de 5,000 habitants que le chemin de fer.

M. E. ROY: Le seul marché pour cette population est Québec qui est sur la rive nord du fleuve, tandis que Lotbinière est sur la rive sud. Comme l'Intercolonial s'arrête à Lévis, les gens qui veulent envoyer des provisions au marché doivent aller à Lévis prendre le bateau traversier et transporter leurs produits au marché de Québec. Le seul moyen pratique d'envoyer des produits au marché, c'est d'aller directement par bateau à Québec.

M. R. L. BORDEN: La navigation a-t-elle lieu en hiver?

M. FORTIER: Non.

M. BARNARD: Si le vieux quai était dans un état si délabré, pourquoi a-t-on cru bon de dépenser $3,000 en réparations, surtout quand il y avait un crédit de $5,000 pour un nouveau quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce que nous avons fait est un très bon ouvrage qui servira pour les abords du nouveau quai.

M. R. L. BORDEN: L'ancien quai était-il un quai public ou un quai particulier?

L'hon. M. PUGSLEY: Un quai privé.

M. R. L. BORDEN: Si, grâce à l'initiative particulière, on a pu construire un quai privé et l'entretenir pendant des années, pourquoi l'Etat est-il maintenant obligé de construire un quai public à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela arrive souvent. On constate parfois qu'il y a trente à quarante ans un homme entreprenant, qui faisait un certain commerce, l'expédition du bois par exemple, a construit un quai. Cet homme a pu faire faillite et ne pas entretenir le quai. Dans le présent cas, on a laissé le quai tomber en ruines et il est devenu nécessaire d'en construire un nouveau pour pourvoir d'une façon raisonnable aux besoins du public.

M. ARMSTRONG: Le terrain appartient-il à l'Etat?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas de notes concernant le titre de la propriété, mais je suis convaincu que l'emplacement des abords et de l'ouvrage que nous avons construit, l'encoffrement, appartient à la couronne. Si l'honorable député désire obtenir ce renseignement, je ferai étudier la question. Je suis certain qu'il en est ainsi, car je me souviens qu'il s'est déjà agi du titre de la propriété.

M. R. L. BORDEN: A quelle distance du chemin de fer se trouve le quai?

M. FORTIER: A dix milles et demi.

M. E. ROY: La meilleure partie de la municipalité se compose des fermes situées le long du fleuve.

M. R. L. BORDEN: Sans vouloir parler de ce quai en particulier, je dois dire que la ligne de conduite que le ministère adopte rendra nécessaire la construction de quais dans tout le pays. Là où des quais privés existaient autrefois, nous aurons désormais des quais publics. Ce sera une entreprise colossale. Songez aux cours d'eau de ce pays, à leurs deux bords, et à toutes les découpures du littoral baigné par les deux océans, et vous aurez une étendue de 12,000 à 15,000 milles le long de laquelle le Gouvernement devra construire des quais. S'il entreprend de construire un quai de $50,000 à l'usage des groupes de 5,000 à 6,000 habitants, dont quelques-uns sont assez bien desservis par un chemin de fer, sa tâche sera immense. Cependant, je ne conçois pas qu'il puisse s'y soustraire. Je sais que dans la province de la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à ces années dernières, on avait posé en principe que ces quais relèvaient de l'initiative privée, qu'ils étaient construits par des particuliers qui percevaient des droits de quaiage.

L'hon. M. PUGSLEY: Jusqu'à quelle époque en a-t-il été ainsi?

M. R. L. BORDEN: Jusqu'à une année récente, je crois. Ainsi que je l'ai dit au ministre, je connais un cas, arrivé dans ma propre circonscription, où, bien qu'il existât un excellent quai privé, le Gouvernement en a construit un autre à moins d'un quart de mille de distance. Ceci s'est passé à Port-Dufferin, si je me souviens bien. La Chambre a discuté cette affaire il y a six ou sept ans. Je crois qu'il s'agit du quai qui a fait l'objet d'une demande de renseignements l'autre jour, mais je ne suis pas absolument certain de l'endroit. A cette époque, j'ai reçu des lettres des intéressés qui se plaignaient amèrement de ce que le quai de l'Etat serait cause de l'abandon presque complet du quai qu'ils avaient construit et dont ils retiraient quelques recettes. Cela n'indique guère de prévoyance, pour le moins dire. Je crois que le Gouvernement entreprend une forte tâche.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas le présent Gouvernement qui s'engage dans cette voie. L'ancien Gouvernement a construit des quais le long du Saint-Laurent il y a plusieurs années, et je me souviens que nous nous plaigions beaucoup au Nouveau-

Brunswick de ce que le Gouvernement construisait des quais sur le Saint-Laurent, tandis que le gouvernement provincial était obligé d'en construire dans notre province. Mon honorable ami parle de la Nouvelle-Ecosse, mais, un peu plus tard dans la soirée ou une autre fois, nous entendrons peut-être des députés de la gauche se plaindre du grand nombre de quais que nous construisons dans cette province comparativement à ceux que nous érigeons dans d'autres parties du Canada.

Cette politique n'est pas nouvelle. Depuis la confédération, tous les gouvernements ont construits plus ou moins de quais, considérant que cette pratique favoriserait le commerce de transport du Canada. Je suis prêt à justifier la construction des quais partout où ils sont nécessaires au public. Les quais sont si étroitement liés au transport et à la navigation, ils sont si nécessaires pour venir en aide à cette dernière que, s'il est une entreprise véritablement fédérale, c'est la construction des quais. Naturellement, il faut mettre des bornes à la dépense. Par exemple, s'il faut dépenser une forte somme pour l'utilité d'un petit groupe, il y a lieu d'hésiter. Cependant, mon honorable ami a fait complètement erreur lorsqu'il déclare qu'il peut à bon droit se baser sur le coût de ce quai pour calculer le coût de tous les autres quais que nous construisons. S'il examine ce que nous avons dépensé pour d'autres quais, il s'apercevra que l'un dans l'autre ils ne coûtent pas aussi cher que celui-ci.

M. R. L. BORDEN: Pourquoi celui-ci coûte-t-il si cher?

L'hon. M. PUGSLEY: Parce que les circonstances nous obligent à dépenser un peu plus que nous dépensons d'ordinaire pour des quais de ce genre. Même les accidents de terrain sont cause d'une grande différence dans le coût. Nous pouvons construire un quai de $5,000 dans un endroit, tandis qu'ailleurs, à cause de la conformation du terrain, nous sommes obligés de dépenser $10,000 pour un quai qui n'est pas meilleur et n'est peut-être pas aussi bon.

Le coût dépend beaucoup de la longueur des abords ou de la distance à atteindre vers le large afin d'obtenir une profondeur d'eau suffisante pour permettre aux steamers d'accoster. Tous ces détails influent sur le coût du quai. Dans le présent cas, je crois que nous sommes excusables de dépenser cette somme pour procurer cette commodité au public. Ainsi qu'on l'a fait observer, il n'y a pas dans cette partie de la province de chemin de fer qui se rende à la ville de Québec. Le transport des produits jusqu'au chemin de fer et leur voiturage à travers la ville de Québec en augmentent tellement le coût qu'il ne reste aucun profit aux cultivateurs. Je crois que la dépense, tout élevée qu'elle est, peut se justifier, vu l'avantage que la population en retirera.

M. PERLEY: Le ministre ne semble pas avoir bien établi sa thèse au sujet de ce quai-ci. Personne ne reproche au Gouvernement de construire des quais là où le besoin s'en fait sentir. Le ministre ressasse sans cesse ce que le parti conservateur a fait autrefois; s'il imitait davantage ce dernier, il s'en trouverait probablement mieux. Il dit que les conservateurs ont dépensé de l'argent pour des quais; oui, certes. En réalité, l'an dernier, le Gouvernement a dépensé près de $15,000,000 en travaux publics, et du temps des conservateurs, la dépense n'était pas d'un dixième ou d'un cinquième de cette somme. Je n'ai rien à dire contre ce quai-ci, si ce n'est que le coût en est excessif.

L'hon. M. PUGSLEY: Depuis, le commerce du pays a triplé.

M. PERLEY: Mais le Gouvernement dépense huit à dix fois autant pour les quais, et je ne trouverais pas à redire s'il employait bien l'argent. Mais le ministre n'a pas encore lu un rapport d'un ingénieur de son département attestant qu'on a besoin à cet endroit d'un quai qui coûtera $40,000 d'après ses calculs. D'après la conduite passée du Gouvernement il est probable que le quai coûtera de $70,000 à $80,000 avant que tout soit fini. Il est situé à un endroit où il n'y a pas de village constitué en corporation. Nous ne pouvons pas voir les lieux ni ces quais, afin de juger par nous-mêmes. Pourtant, de l'autre côté de la rivière, à Hull, il y en a un qui n'est utile à personne, pour bien dire. Cependant, il y a à cet endroit une ville de 10,000 âmes et pourtant c'est à peine si l'on s'en sert. Plusieurs des quais construits par le Gouvernement sont situés à des endroits où ils ne sont pas nécessaires, et le Gouvernement construit souvent des quais qui coûtent quatre à cinq fois la somme qu'il fallait dépenser, parce qu'un quai coûtant le quart de la somme dépensée aurait tout aussi bien répondu aux exigences.

M. FORTIER: Sainte-Croix n'est pas un grand village, mais c'est le chef-lieu du comté. Il compte six ou sept marchands importants et le bureau d'enregistrement est situé dans son territoire. Faute de ce quai, tous les produits agricoles devront se rendre par l'Intercolonial à Lévis où ils seront mis à bord du bateau qui les transportera à Québec. Au lieu de cela, quand le quai sera construit, les produits seront mis à bord du bateau à Sainte-Croix et ils se rendront directement à Québec qui est le marché des cultivateurs de Lotbinière. Actuellement, deux bateaux qui font escale à Saint-Jean-des-Chaillons trans-

portent ces produits à Québec. L'un de ces bateaux se rend tous les quinze jours à Montréal avec un chargement de fromage, de beurre, de pommes de terre et d'autres produits qui doivent être expédiés en Europe. Quant à l'ancien quai, je désire rappeler à l'honorable chef de l'opposition qu'il n'a été construit que pour les voiliers. L'eau n'est pas assez profonde et les voiliers ne peuvent accoster le quai qu'à marée haute.

M. S. SHARPE: Il me semble que nous dépensons $46,000 des deniers publics pour enlever du trafic à l'Intercolonial, bien que nous nous plaignions de l'insuffisance du trafic de ce chemin de fer.

M. FORTIER: Ces produits n'ont jamais été transportés par l'Intercolonial; ils étaient confiés à ces voiliers qui ne pouvaient pas accoster le quai à marée basse.

M. S. SHARPE: Il me semble que l'Intercolonial traverse cette paroisse.

L'hon. M. LEMIEUX: A environ 12 milles de distance.

M. S. SHARPE: Il y a au Canada un grand nombre de cultivateurs qui sont obligés de transporter leurs produits à 12 milles pour se rendre au marché ou à la gare, et je ne vois pas d'inconvénient grave à ce que les habitants de cette paroisse soient obligés de charrier leurs produits à la station, à 12 milles de distance, pour les expédier à Lévis où ils pourront les vendre. Il me semble que nous dépensons $46,000 pour enlever ce trafic à l'Intercolonial. Cette dépense me paraît injustifiable.

Le représentant du comté dit qu'il n'y a que cinq marchands à Sainte-Croix.

M. FORTIER: A Sainte-Croix, mais ce quai servira à cinq ou six paroisses.

M. S. SHARPE: Cela diminuera le trafic de l'Intercolonial.

M. FORTIER: Non, l'Intercolonial n'a jamais eu ce trafic.

M. S. SHARPE: Où va ce trafic aujourd'hui, si ce n'est à l'Intercolonial?

M. FORTIER: Il se fait par toute sorte de bateaux.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) m'a demandé si j'avais un rapport d'ingénieur. Le département a reçu une pétition dans laquelle les citoyens de l'endroit exposaient la nécessité de construire ce quai. L'ingénieur partagea les vues des pétitionnaires et déclara qu'un quai à Sainte-Croix était entièrement nécessaire. Il dit dans son rapport que cette paroisse fournit un trafic considérable et que les produits devraient être expédiés sur le marché par eau. Je crois qu'il n'est pas possible d'exiger de meilleures preuves de la nécessité de ce quai.

M. S. SHARPE: L'ancien quai a-t-il fait l'affaire des habitants de la localité jusqu'à présent?

L'hon. M. PUGSLEY: Il la faisait avant l'arrivée des bateaux à vapeur. Comme l'a expliqué l'honorable député de Lotbinière, ce quai avait été construit pour les voiliers.

M. FORTIER: En effet.

L'hon. M. PUGSLEY: Ils faisaient un trafic considérable, mais ils sont maintenant remplacés par des bateaux à vapeur.

M. S. SHARPE: Quel est le tirant d'eau de ces bateaux à vapeur?

L'hon. M. PUGSLEY: De 10 à 12 pieds. On me dit que leur tirant ordinaire est de 10 pieds. Un voilier pouvait venir échouer sur la grève, à la marée basse, mais un bateaux à vapeur ne le peut pas, et à moins qu'on ne construise un quai à cet endroit, les bateaux passeront tout droit. Comme conséquence, les cultivateurs devront faire de plus fortes dépenses pour apporter leurs produits sur le marché, ou limiter leur production à leurs besoins immédiats.

M. BARNARD: Je comprends que le ministre dit que deux navires accostent à ce quai.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce que me dit le représentant du comté.

M. E. ROY: Ils font chacun trois voyages par semaine.

M. BARNARD: Cela ne cadre guère avec les explications du ministre qui dit que les voiliers seuls peuvent approcher de ce quai.

M. E. ROY: Le quai n'est pas encore construit; et les bateaux à vapeur ne peuvent pas accoster au quai de la paroisse voisine, à Saint-Jean-des-Chaillons, et ces deux navires font deux voyages par semaine. Quand le quai de Sainte-Croix sera construit, il y aura un navire par jour. J'habite la ville de Québec et ce quai nous sera utile, car le marché de Québec est approvisionné par les cultivateurs de Lotbinière ainsi que par ceux des comtés environnants. Nous ne pourrons pas avoir les produits de cette localité à des prix raisonnables, si ce quai n'est pas construit. S'il faut transporter ces produits 10 milles en voiture pour atteindre la gare, puis jusqu'à Lévis par chemin de fer, les transborder sur le bateau pour les rendre à Québec, et les remettre en voiture pour les amener au marché, les frais seront trop élevés.

M. BARNARD: Ainsi on nous demande de voter $46,000 pour construire un quai

qui recevra un navire par jour. L'honorable ministre ne ferait-il pas mieux de construire un quai de $6,000 et d'employer les $40,000 à l'achat d'un navire?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai déjà expliqué qu'il est impossible d'atteindre une profondeur suffisante pour les navires sans construire un quai très long, et pour cela il faut la somme demandée.

M. S. SHARPE: Quelle était la longueur de l'ancien quai?

L'hon. M. PUGSLEY: C'était un quai privé, et je n'ai aucun renseignement sur ses dimensions.

M. FORTIER: Il consiste en caissons reliés par des ponts. Il mesure entre 700 et 800 pieds.

M. SHARPE: Le nouveau quai aura-t-il plus de 700 pieds?

M. FORTIER: Je ne connais pas les détails. Il devra être construit ailleurs, car il n'y a pas assez d'eau, là où est l'ancien quai.

M. S. SHARPE: Assurément, le ministre ne demande pas ce crédit sans savoir quelle sera la longueur de ce quai.

L'hon. M. PUGSLEY: Je puis donner les devis du plan que nous nous proposons d'adopter. D'abord, nous devrons améliorer le chemin jusqu'au bas de la côte, c'est-à-dire jusqu'à la grève.

M. S. SHARPE: Jusqu'où ce chemin se prolongera-t-il, à l'intérieur?

L'hon. M. PUGSLEY: Depuis le haut de la côte jusqu'au quai.

M. S. SHARPE: Est-ce un chemin municipal?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sera un chemin public. De là nous construirons un chemin en encoffrement, en bois et en pierre, 85,000 pieds cubes; un caisson intermédiaire de 22 par 17, égal à 37,400 pieds cubes; un musoir de 212½ pour 52½ par 19, égal à 211,964 pieds cubes; un autre chemin sur pilotis de 500 pieds, qui pourra être enlevé à l'automne. Ces détails peuvent donner une bonne idée générale des dimensions du quai.

M. S. SHARPE: A qui appartient le chemin conduisant au quai?

L'hon. M. PUGSLEY: A l'Etat.

M. SHARPE: Les avenues du quai et le terrain sur lequel le quai sera construit appartiennent-ils aussi à l'Etat?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. ARMSTRONG: Cela nuira-t-il à l'ancien quai auquel les navires abordent actuellement?

M. BARNARD.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, cet autre quai est à 25 milles plus loin et les navires qui y abordent actuellement continueront à y accoster.

M. TAYLOR: Je désirerais savoir du ministre s'il fera le même accueil à des pétitions de localités de la même importance que celle-ci et demandant des quais aussi coûteux. J'ai dans mon comté deux paroisses qui ont demandé des quais convenables et qui n'ont pu les obtenir, parce que le ministre semble croire que cela entrainerait une dépense trop élevée pour l'importance de la région à desservir.

J'ai écouté attentivement toutes les explications données sur l'importance de cette région, et comme je l'ai dit pour les autres crédits, si c'est un travail nécessaire, je ne m'y opposerai certainement pas. Le ministre a expliqué que, malheureusement, des circonstances particulières nécessitent de fortes dépenses pour donner à cette population des commodités qu'elle mérite d'avoir.

J'admets que cette paroisse a droit à un quai convenable, mais je désire savoir si le ministre déclare que lorsqu'un quai est nécessaire dans une paroisse, elle doit l'avoir, quel qu'en soit le prix. Si c'est la règle qu'il pose, je demande qu'il l'applique ailleurs. Le ministre sera-t-il prêt à l'appliquer lorsque je lui présenterai, en temps et lieu, une pétition en faveur de quais qu'il nous a refusés jusqu'à présent, sous prétexte que le trafic de ces localités ne justifie pas d'aussi fortes dépenses?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai jamais posé de semblable règle. Mon honorable ami semble croire que j'ai dit que lorsqu'un quai serait avantageux pour le public, il faudrait le construire quel qu'en fût le prix. Je n'ai pas dit cela et je n'ai jamais eu l'intention de le dire. Mais dans le présent cas, et tenant compte de la nombreuse population intéressée, du rapport de l'ingénieur, de l'impossibilité pour les cultivateurs d'expédier leurs produits autrement que par eau, j'ai cru que nous étions excusables de faire cette dépense. Quant aux demandes que mon honorable ami se propose de faire, je ne puis lui faire d'autre promesses que celle-ci: chaque fois qu'une demande me sera faite, je me ferai un devoir de l'examiner consciencieusement, et de traiter chacune selon son mérite.

M. S. SHARPE: Dois-je comprendre que le Gouvernement est tenu de payer les dommages causés à une propriété privée ou municipale, par une entreprise publique? Ce principe me paraît juste. Or, pendant que le Gouvernement construisait le canal de la Trent, il y avait un chemin parallèle au canal, entre les comtés de Victoria et d'Ontario. Les ouvriers employés aux excavations ont jeté le sable retiré du canal sur ce chemin municipal et l'ont rendu im-

praticable. Je crois savoir que des pétitions ont été adressées au département demandant une indemnité pour les dommages causés, sur la division Balsam du canal. J'espère que le ministre fera droit à ces réclamations. Le principe en jeu est le même qui a permis au ministre de protéger Laprairie et quelques autres villages sur le Saint-Laurent contre les dommages causés par l'eau qui se trouve refoulée par certaines constructions érigées par les commissaires du port de Montréal. Je demande au ministre d'accorder une indemnité à ces municipalités pour les aider à empierrer de nouveau ce chemin.

L'hon. M. PUGSLEY: J'aurais cru que mon honorable ami avait assez souvent entendu parler du canal de la Trent dans cette Chambre pour savoir qu'il rélève du département des Chemins de fer et des Canaux et non du département des Travaux publics.

M. MAGRATH : Le département des Travaux publics a-t-il jamais préparé un état indiquant la durée moyenne de ces quais et ce que coûtent les réparations, par rapport au coût total de construction? Ces renseignements seraient très utiles, car ce chapitre des dépenses va sans cesse en augmentant, et nous pourrions ainsi, nous faire une idée de ce que ces quais coûtent au pays.

L'hon. M. PUGSYEY: Ce calcul n'a jamais été fait.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

Après délibération en comité général, de deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 44), déposé par M. Ethier, concernant la compagnie du terminus central de Montréal;

Le 2e (bill n° 83), déposé par M. R. Smith, concernant la compagnie du chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon.

2e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 146), déposé par M. Harty, concernant la compagnie du chemin de fer de Kingston à Smith's-Falls et à Ottawa.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Saint-Joseph de Sorel, quai sur la rive ouest de la rivière Richelieu ($3,000 à voter de nouveau), $9,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est affecté à la construction d'un quai sur pilotis sur la rive ouest du Richelieu. Le département a reçu une pétition à cet effet. Nous espérons que ce crédit finira les travaux. Nous avions obtenu un crédit sur l'exercice expiré le 31 mars 1909, qui n'a pas été employé. C'est une construction nouvelle.

Sorel, quai à eau profonde, $42,000.

L'hon. M. PUGSLEY: L'an dernier nous avons obtenu un crédit de $86,000, sur lequel nous n'avons dépensé que $44,000. Nous demandons simplement à la Chambre de voter de nouveau la somme non dépensée. Elle suffira pour achever les travaux.

Sorel, brise-lames en pilotis et remplage, vis-à-vis la rue Elisabeth ($2,500 déjà votés), $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est affecté à la construction d'un brise-lames en pilotis et remplage. Rien n'a encore été dépensé. Le coût estimatif total est de $5,000. Nous avions déjà obtenu un crédit partiel, mais il est devenu périmé.

Port de Tadousac, sur la rive nord du Saint-Laurent, quai sur le côté sud-ouest de l'île Tadousac ($4,600 à voter de nouveau), $15,000.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une construction nouvelle. L'ancien quai est devenu en très mauvais état et il est dangereux. Un nouveau quai est absolument nécessaire et on calcule qu'il coûtera environ $30,000. Il sera en encoffrement avec remplage; il sera muni d'un plan incliné et d'un hangar.

Trois-Rivières, quai à charbon, à eau profonde, à l'extrémité ouest du port, en face du moulin à vent ($7,500 à voter de nouveau), $50,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce crédit est affecté à la construction d'un quai dont on a un grand besoin à Trois-Rivières. Nous avons obtenu un crédit de $7,500, sur l'exercice 1908-1909, mais l'entreprise n'a pas été concédée, parce que le crédit ne nous a pas paru assez élevé, et nous avons préféré revenir devant le Parlement. Le quai qui existe à cet endroit sert pour les marchandises ordinaires, mais il n'y en a pas, pour le fort trafic de charbon qui s'y fait. Les commissaires du port et le représentant du comté nous ont fait de vives représentations à ce sujet. Je crois aussi que les citoyens nous ont envoyé des pétitions; dans tous les cas, nous avons reçu une députation de Trois-Rivières, dont les commissaires du port faisaient partie. C'est une construction nouvelle. Nous avons demandé des soumissions en 1908-1909, mais le crédit était si restreint que j'ai refusé d'accepter ces soumissions et j'ai renvoyé les chèques. Je ne me rappelle pas les chiffres exactement, mais je crois que la plus basse soumission était

d'environ $140,000. Nous sommes libérés, vu que les chèques ont été renvoyés. Nous avons déjà construit un quai à Trois-Rivières, en 1903-1904, mais il sert pour les marchandises ordinaires et il est entièrement occupé, au dire de l'ingénieur. Ce nouveau quai servira au trafic du charbon, dans le port. Trois-Rivières est une ville importante. C'est le débouché de Shawinigan-Falls, à une vingtaine de milles, à l'intérieur. Malheureusement, cette ville a été ravagée par un incendie désastreux, il y a un an ou deux, mais on me dit qu'elle se reconstruit rapidement.

M. SPROULE: Ce quai est-il destiné à recevoir le charbon?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, et aussi à offrir un abri aux navires qui fréquentent ce port.

M. SPROULE: Ce quai sera-t-il sous la surveillance d'un maître du port?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a une commission du port à Trois-Rivières.

M. MACDONELL: Le ministre peut-il nous dire au juste à quoi est destiné ce quai? Le Gouvernement a-t-il pris pour règle de construire des quais dans toutes les municipalités qui en demanderont, ou pour tous les particuliers qui en auront besoin? Le Gouvernement entend-il construire des quais et des jetées partout dans le pays où il y a des cours d'eau navigables? Le Gouvernement assume-t-il la haute-main sur tous les ports et, en outre, va-t-il entreprendre de construire des jetées dans tous les ports du pays? S'il en était ainsi, je serais porté à croire que le Gouvernement se préparerait des difficultés pour l'avenir et pour la construction de quais où il n'en existe pas à l'heure qu'il est, et pour l'entretien de ces ouvrages qu'il lui faudrait réparer sans cesse, et pour les quais dont il fournit maintenant la construction. M'est avis que c'est là une nouvelle politique du Gouvernement.

J'aimerais savoir de l'honorable ministre si ce quai sera avantageux au public en général, ou si elle ne servira pas plutôt des intérêts purement locaux. Quels seront les autres quais? Ceux-ci seront-ils construits pour le bien général du public, ou ne serviront-ils qu'à favoriser certains particuliers? Dans l'affimative, ces travaux seront-ils sous la direction d'une commission, ou bien le Gouvernement a-t-il simplement l'intention de construire des quais à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Il est très difficile, réellement, de répondre d'une façon catégorique à mon honorable ami. Nous ne pouvons établir une règle bien définie d'après laquelle on puisse savoir s'il faut ou non construire un quai à tel ou tel endroit. Ainsi, par exemple, à Fort-William le Gouvernement possède un quai d'une longueur de plusieurs centaines de pieds; nous faisons exécuter ces travaux pour faciliter le transbordement des marchandises, du grain, du charbon.

M. MACDONELL: Il s'agit d'un port national des Grands lacs.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami dit que c'est un port national. Je suppose qu'il va nous dire que Toronto est aussi un port national, et il aura raison. On ne peut dire avec certitude ce qui est un port national, et ce qui ne l'est pas. Quant à ce qui se rapporte à Saint-Jean (N.-B.), je me rappelle parfaitement que l'ancienne administration n'aurait fait exécuter aucun travail de dragage près d'aucun quai, parce qu'on aurait pu dire que ces travaux bénéficieraient à la propriété de cette ville. Elle refusait absolument de rien exécuter, en déclarant qu'elle n'était pas tenue à cela.

M. DANIEL: Le Gouvernement actuel a suivi la même attitude.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, jusqu'à une certaine date alors que nous avons modifié nos vues sous ce rapport.

M. DANIEL: Dernièrement, oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons réalisé plus complètement ce qu'étaient les besoins de ce grand pays.

M. DANIEL: C'est parfait.

L'hon. M. PUGSLEY: Et je ne crois pas qu'il se trouve quelqu'un pour nous reprocher ce que nous avons fait. Le Gouvernement construit un quai à Saint-Jean pour faciliter le transbordement des articles de commerce du Canada. Je crois que mon honorable ami dira que Saint-Jean mérite d'avoir sa place parmi les ports nationaux du Canada.

M. DANIEL: Cela est certain.

L'hon. M. PUGSLEY: Et c'est ce que nous croyons, mais, par contre, il y a de nombreux endroits dans Ontario où nous construisons des quais. Que mon honorable ami se rende jusqu'au lac Nipissing, jusqu'à la rivière de Montréal, jusqu'au Sault-Sainte-Marie et une foule d'autres localités de l'Ontario, et il constatera que nous y construisons des quais, non pas pour l'utilité de telle ou telle compagnie de chemin de fer, ni d'une compagnie particulière qui fait le commerce du charbon ou du bois, mais pour faciliter quelque industrie qui s'exerce à ces différents endroits. A Trois-Rivières, que se produit-il? Cette ville est très importante. Son port dessert Shawinigan, Grand'Mère et autres villages moins importants qui se trouvent éloignés du Saint-Laurent. A Trois-Rivières le commerce de la houille a

atteint des proportions énormes. Il représente annuellement jusqu'à 100,000 tonnes; et l'on ne trouve pas à ce port un endroit où l'on puisse transborder la houille. Le Gouvernement a fait construire une jetée à cet endroit. Nous avions espéré que cet ouvrage suffirait à ceux qui se livrent à différents commerces, y compris celui de la houille, mais les commissaires du port, la population ainsi que les ingénieurs nous ont répondu: Non, notre port ne peut suffire au commerce si l'on ne construit cette jetée qui nous permettra d'augmenter rapidement le volume de nos affaires. Je ne connais pas précisément quels sont ceux qui bénéficieront le plus de ces travaux, mais j'estime que toute la population en retirerait de grands avantages puisque ces travaux feront de Trois-Rivières un point de distribution des plus importants pour la houille qu'on y fera venir de la Nouvelle-Ecosse et d'autres parties du pays. Nous savons que la houille de la Nouvelle-Ecosse se vend couramment à Trois-Rivières et dans les environs. 1,000 tonnes au moins par année seront distribuées de Trois-Rivières, si nous exécutons les améliorations nécessaires.

Quant à l'autre question que pose mon honorable ami, je puis dire que la jetée qui a déjà été construite se trouve sous la direction des commissaires du port et que celle qu'on se propose de bâtir lorsqu'elle sera terminée, se trouveront également sous l'autorité de ces commissaires. Je crois que cet ouvrage est très important, et si nous reconnaissons qu'il est de notre devoir de travailler à faciliter le commerce, nous pouvons justifier complètement la construction de ce quai.

M. SPROULE: Si je ne me trompe, l'honorable ministre a dit que le montant voté l'année dernière était si faible que, bien qu'on eût invité la concurrence aucune soumission n'avait été acceptée.

L'hon. M. PUGSLEY: Aucune.

M. SPROULE: L'honorable ministre se propose-t-il de demander de nouvelles soumissions publiques ou de n'agir que d'après l'une ou l'autre des soumissions reçues lors de la première annonce?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous n'avons pas encore réglé définitivement cette question. Il pourrait se trouver quelque raison pour nous engager à accepter la plus basse soumission que nous avons déjà reçue, si l'ingénieur estime, après avoir tenu compte de la différence qui peut exister dans le coût des matériaux et dans les salaires aujourd'hui, si on compare ces derniers à leur coût respectif, lorsqu'on a provoqué la concurrence, que la plus basse soumisison était juste et raisonnable. Nous pourrions accepter cette dernière, même aujourd'hui, parce qu'il nous est facile de comprendre qu'il y a, peut-être, une certaine injustice à rejeter les soumissions pour provoquer à nouveau la concurrence, si les soumissions sont raisonnables dans chaque cas. Donc, toutes choses étant égales, je serais plutôt porté à favoriser celui dont la soumission est la moins élevée maintenant que nous avons décidé de poursuivre cet ouvrage. Dans ce cas, se propose-t-on d'ajouter au montant de la soumission le coût additionnel de la main-d'œuvre et des matériaux comparé avec ce qu'il était lorsque ces soumissions ont été préparées?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, si nous acceptons une soumission, nous l'accepterons telle qu'elle est préparée.

M. SPROULE: Combien a-t-on reçu de soumissions pour cet ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Six ou sept.

M. SPROULE: Je suppose qu'il est trop tôt pour que l'honorable ministre indique au comité ce que sont les soumissions.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'aurais aucune objection à cela, si j'avais ici ces soumissions, mais je crois ne pas me tromper en disant que la plus basse s'élevait à $140,000.

M. WRIGHT: A quel chiffre s'élevait l'évaluation que l'ingénieur a faite de cet ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: A $7,000 et peut-être à $10,000 plus élevée que le chiffre de la plus basse soumission.

L'hon. M. EMMERSON: Est-il bien juste de fournir ce renseignement?

M. SPROULE: L'honorable ministre ne nous a pas indiqué ce que sont les soumissions.

L'hon. M. EMMERSON: Non, mais on a remis les dépôts et celui dont la soumission était la moins élevée n'a pas besoin de reprendre ce dépôt. Il ne me semble pas juste de répandre ainsi ces renseignements, si le ministère se propose de s'occuper des soumissions qu'il a déjà reçues, pour la simple raison que tout le monde peut connaître le nom du plus bas soumissionnaire dont le ministère a cru que les calculs n'étaient pas assez élevés.

M. SPROULE: Les cautionnements ont-ils été remis?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. SPROULE: Parce que si ces cautionnements ont été remis, il n'existe aucune obligation pour nul soumissionnaire d'être partie à une convention. Libre au soumissionnaire de retirer ou non son cautionnement.

L'hon. M. EMMERSON: On a déjà dit cela, il y a quelque temps.

M. MACDONELL: L'honorable ministre voudra-t-il nous faire connaître la nature des travaux que lui permettra de faire exécuter le crédit voté pour le port de Toronto?

L'hon. M. PUGSLEY: L'ouvrage principal consiste en la construction d'une passe à la partie occidentale de ce port; c'est un travail très important. L'entreprise fut adjugée, si je ne me trompe, pour $490,000, et le crédit que nous demandons maintenant nous permettra de payer l'entrepreneur. Il y a encore d'autres travaux supplémentaires que nous poursuivons la passe qui se trouve près de la jetée de l'Est, et ce crédit nous permettra de nous acquitter du coût de cet ouvrage. Je crois que la nouvelle passe de l'ouest sera d'une très grande valeur pour ce port, et bien que son exécution nous coûte cher, cet ouvrage rapportera plus que le prix qu'on y a consacré à ceux qui se trouvent intéressés dans le trafic qui arrive à Toronto.

M. MACDONELL: Je partage l'opinion de l'honorable ministre quant à l'importance de cet ouvrage et à la nécessité de ce dernier, et aussi quant à la sagesse dont nous devons faire preuve en inscrivant cet item aux prévisions. L'ouvrage qu'on exécute actuellement à la passe de l'ouest se poursuit sur la donnée d'un chenal de 18 pieds, et je crois que les routes fluviales intérieures des Grands lacs devront avoir, autant que possible, une profondeur de 22 pieds. Les ports principaux des Grands lacs auront, si je ne me trompe, une profondeur de 22 pieds, et je demanderais maintenant à l'honorable ministre de faire draguer jusqu'à une profondeur de 22 pieds le chenal à Toronto, au lieu de lui donner une profondeur de 18 pieds, comme on se le propose aujourd'hui. On m'informe que si l'entreprise actuelle s'exécute d'après la base d'un chenal de 18 pieds, il faudra probablement creuser davantage le chenal, et cela dans un avenir rapproché. Alors il faudra dépenser beaucoup plus d'argent que n'en représente le montant que nous consacrons aujourd'hui à cette entreprise, parce que nous n'aurions pas creusé ce chenal jusqu'à une profondeur de 22 pieds. L'honorable ministre voudra-t-il nous dire ce que son département a l'intention de faire sous ce rapport, et si l'on a obtenu l'opinion de l'ingénieur dirigeant les travaux, ce qui, à mon sens, est une question d'une immense importance, puisque ce fonctionnaire se trouve sur les lieux et connait toutes les circonstances qui se rattachent à cette entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Il me semble qu'il ne serait pas avantageux de draguer ce chenal à une profondeur plus grande que celle que nous cherchons à atteindre maintenant, tant que le canal Welland ne sera pas creusé davantage, et même si l'on entreprenait ces travaux à une date très rapprochée, il faudrait encore du temps avant de les terminer. Il me semble qu'on n'éprouverait pas beaucoup de difficulté à draguer le chenal qui conduit à la passe ouest jusqu'à une profondeur de 22 pieds et cela plus tard, que nous n'en aurions à surmonter aujourd'hui.

Je crois que les murs de revêtement de chaque côté du chenal se trouvent submergés par l'eau jusqu'à une profondeur de 22 pieds, mais de cela je ne suis pas absolument certain. On pourra dans l'avenir creuser ce chenal à une profondeur plus grande entre ces jetées, tout aussi bien qu'on pourrait le faire aujourd'hui. Je remercie mon honorable ami de son observation dont je tiendrai compte. Je comprends parfaitement que dans un temps prochain il nous faudra pourvoir à ce que nos ports maritimes et fluviaux aient une profondeur d'eau plus grande. Aujourd'hui, je demande un chenal de 25 pieds de profondeur pour Fort-William et Port-Arthur, et j'envisage la nécessité pour nous de pouvoir compter sur une profondeur de 25 pieds dans les ports de l'est de la baie Georgienne, surtout à Tiffin et à Victoria qui sont des ports naturels et qui se trouvent en relation si intimes avec Fort-William et Port-Arthur. Si nous voulons conserver notre commerce, nous devons donner à nos ports la profondeur voulue pour recevoir les grands navires des lacs.

M. SPROULE: Il faudrait toujours creuser le chenal.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. MACDONELL: Ce qui se rapporte à la passe du nord de ce port requiert l'attention immédiate du Gouvernement. Les jetées de l'est se dégradent rapidement, et à moins qu'on ne les rétablisse dans l'état où elles doivent être, et cela immédiatement, le coût des travaux qu'il faudra exécuter pour remplacer plus tard ces ouvrages, sera très considérable. L'honorable ministre consacrera-t-il à la fin que je mentionne une partie quelconque de ce crédit?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons exécuté des travaux considérables au cours de la dernière saison, à la passe en question, et cet ouvrage est très satisfaisant. Nous nous proposons de poursuivre ces travaux au cours de cette année; voilà pourquoi il nous faudra prendre de ce crédit ce qu'il nous faut pour les continuer.

M. MACDONELL: L'île qui se trouve en face de Toronto a été submergée, en vérité, par l'eau, à deux reprises différentes, et le brise-lames requiert des réparations immédiates. On a déjà exécuté un excellent travail en vue de la protection de cette île contre la vague qui s'y fait sentir, et si l'on continuait cet ouvrage, on pourrait

préserver l'île. S'il en était autrement, cette dernière serait en danger, et, chose qu'il ne faut pas oublier, les travaux déjà exécutés deviendraient complètement inutiles.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons reçu de l'ingénieur de la ville de Toronto un certificat et un rapport constatant la façon très satisfaisante dont la construction de ce brise-lames s'était faite. Cet ouvrage une fois terminé est très utile et nous croyons, d'après les rapports de notre propre ingénieur ainsi que d'après le certificat de l'ingénieur de la ville de Toronto, que ce travail donnera toute la satisfaction possible.

M. S. SHARPE: Existe-t-il une règle relative à l'inspection ou au mesurage des quantités des matières draguées? J'ai entendu l'un des ingénieurs du ministère admettre sous serment que, dans un cas l'inspecteur avait présenté des états plus considérables relativement à la quantité de matières enlevées, que n'en pouvait transporter l'allége dont on se servait; il y a donc eu fraude, ou négligence, ou incompétence de la part de l'inspecteur. Puisque l'on dépense des millions de dollars dans ces entreprises de dragage, on devrait compter sur des inspecteurs compétents et expérimentés, plutôt qu'on ne saurait se fier à un fonctionnaire qui se trouve sur chacun de ces cure-môles pour tenir un compte exact de l'ouvrage exécuté.

L'hon. M. PUSLEY: Je puis dire que nous avons un système d'inspection complet et je pourrais ajouter parfait. Nous avons récemment établi une règle plus sévère que celle qui existait auparavant. Nous exigeons que l'inspecteur se tienne constamment sur l'ouvrage qu'on exécute, afin de pouvoir lui-même inspecter les matières transbordées par chacune des allèges, ce qui lui permet de faire son rapport. Il faut de plus qu'il déclare solennellement qu'il a une connaissance personnelle des quantité de matières que chacune de ces allèges transporte. En outre, je demanderai à mon honorable ami de ne pas ajouter foi aux raisons invoquées par une seule des parties en cause, tant qu'il n'aura pas entendu l'autre partie. Je lui demanderai de plus de ne pas montrer trop d'empressement à croire les insinuations qui sont faites, mais d'étudier lui-même les faits tels qu'ils existent.

L'honorable député parle de certaines questions qu'un membre de cette Chambre a posées à l'ingénieur en chef ailleurs qu'ici. Celui qui faisait ces questions prétendait que ces alléges ne pouvaient transporter qu'une certaine quantité de verges cubes de matières.

M. S. SHARPE: C'est bien là ce que l'ingénieur a dit.

L'hon. M. PUGSLEY: Non. J'ai lu la preuve, et je suis convaincu que l'honorable député prête lui-même ces mots-là à l'ingénieur en question. En réalité, pour exécuter ce même travail, les entrepreneurs ont loué du département deux alléges additionnelles qui avaient une capacité d'environ 20 verges cubes plus grande que la quantité établie par le représentant qui a interrogé l'ingénieur en chef. Voilà qui explique toute l'affaire.

M. S. SHARPE: Quand ce nouveau système d'inspection a-t-il été inauguré?

L'hon. M. PUGSLEY: En 1908, environ un an après que je prisse la direction de ce ministère.

M. SPROULE: J'estime que l'honorable ministre n'a pas commencé trop tôt cette réforme, car je me rappelle parfaitement les nombreuses irrégularités que l'on constatait relativement à ce système de dragage. Ainsi, par exemple, dans un cas un inspecteur s'enquérait du travail accompli par deux dragueurs qui travaillaient éloignés d'un quart de mille l'un de l'autre.

L'hon. M. PUGSLEY: Il a été congédié.

M. SPROULE: Il était alors l'employé d'une de ces compagnies de dragage. On a reconnu, si je ne me trompe, qu'il lui était complètement impossible de remplir son devoir, mais tout de même on payait suivant les états qu'il adressait au département.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand je devins ministre au mois d'août 1907, je me suis enquis avec soin de tout ce qui se rapportait à cette question, et j'ai étudié avec mon sous-ministre ce que nous pourrions faire pour entourer tous ces travaux de dragage des plus grandes garanties possibles. A la saison suivante, nous avons exigé ce que nous pensions être des garanties convenables. Nous avons communiqué des instructions écrites aux inspecteurs, leur enjoignant que s'ils ne donnaient pas leur attention personnelle aux travaux que faisait exécuter le ministère, ils seraient congédiés immédiatement sans avis aucun.

Nous exigions d'eux qu'ils accompagnassent chacun des états qu'ils nous envoyaient d'une déclaration solennelle indiquant qu'ils s'étaient trouvés en personne, sur le dragueur dont il était question et qu'ils connaissaient personnellement les quantités de toutes les matières enlevées et transportées par les dragueurs dont il était question. Dans le cas mentionné par mon honorable ami, je puis dire que du moment que le ministère apprit que l'inspecteur concerné s'occupait du travail exécuté par ces deux dragueurs, il a congédié ce fonctionnaire.

M. SHARPE: Quels sont les appointements des inspecteurs?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils varient, mais, d'ordinaire, ils sont de $3 par jour.

M. S. SHARPE: Et l'inspecteur se tient continuellement à bord du dragueur qui exécute les travaux en question, n'est-ce pas?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BARNARD: Qu'entend dire l'honorable ministre quand il affirme que l'honorable député qui a interrogé l'ingénieur en chef a mis cette réponse dans la bouche du témoin? L'honorable député en question a-t-il suggéré à ce témoin de dire qu'une certaine quantité de matières pouvait être transportée par chacune de ces allèges?

L'hon. M. PUGSLEY: Non. Voici ce que j'ai dit: L'honorable député prend la capacité d'une certaine allège et il suppose que toutes les autres allèges devaient avoir cette capacité. Il a demandé à l'ingénieur comment il pouvait calculer que chacune de ces allèges avait transporté 200 verges cubes, alors qu'elle n'en pouvait transborder que 190 verges. L'ingénieur a répondu qu'il ne pouvait établir ces calculs. En réalité, on employait alors deux autres allèges qui pouvaient transporter chacune 210 verges cubes de matières.

M. WRIGHT: Je voudrais signaler à l'honorable ministre la demande que j'ai faite, à deux ou trois reprises, de la construction d'un petit quai à un endroit désigné sous le nom de Beaumarais, sur le lac Muskoka.

Je ne puis trouver dans toute cette liste de crédits un seul item qui se rapporte à cet ouvrage-là. J'espère que l'honorable ministre prendra note de ma demande et qu'il verra à faire voter le crédit nécessaire à cette fin. Beaumarais est une localité très importante. Le quai actuel se trouve en très mauvais état; il est même des plus dangereux pour le public voyageur. Si j'indiquais à l'honorable ministre le volume de marchandises qui s'expédie de cet endroit ou qui y arrive, il serait des plus surpris.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député me permettra-t-il de lui demander s'il s'agit d'un quai appartenant à un particulier, ou d'un ouvrage public?

M. WRIGHT: C'est un particulier qui a construit ce quai; mais il a offert ce dernier au Gouvernement sans rémunération aucune, si ce dernier voulait l'accepter. Il faudra, cependant, construire un nouveau quai.

Manitoba, ports, rivières et ponts, réparations générales et améliorations, $8,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit du crédit ordinaire demandé chaque année et qui nous permet d'acquitter le coût des réparations aux quais pour lesquelles il n'y a pas de crédit spécial; l'année dernière ce crédit était de $6,000; nous demandons aujourd'hui $8,000 aux mêmes fins.

M. STAPLES: J'ai étudié soigneusement tout ce qui se rapportait aux crédits, et cela d'année en année depuis 1904 et je n'y ai pas trouvé un seul item relatif au parachèvement d'un quai sur le lac Manitoba, près Saint-Laurent. En 1907, le Gouvernement a entrepris de construire un quai à cet endroit, mais il avait dans l'idée qu'il fallait commercer ces travaux sans publicité et concurrence. Il a dépensé ainsi $16,000. Si l'on examine le résultat actuel de cette dépense, on constate que cet argent aurait pu être jeté au feu tout aussi inutilement. Cet ouvrage reste comme un monument de la merveilleuse habilité que démontrent les ministres actuels quand il s'agit de dépenser les deniers publics à la veille même des élections. On avait promis à la population de terminer ces travaux, mais dès le lendemain des élections, on cessa de travailler; on fit revenir le dragueur qu'on n'a plus revu dans ces parages depuis ce temps-là.

Je pourrais, cependant, rappeler à l'honorable ministre qu'en 1908, il y eut une élection dont, sans doute, il doit se souvenir, alors que les mêmes candidats, ou quelques-uns d'entre eux, au moins, se présentèrent à cette bonne population pour lui dire qu'ils regrettaient grandement qu'on n'eût pas terminé cet ouvrage, mais que les travaux se poursuivraient jusqu'à parachèvement entier, et cela, très certainement, si la population votait en faveur du candidat ministériel. Les électeurs se rendirent à cette invite. Dans un bureau de votation où j'avais obtenu une majorité de 28 voix aux élections de 1904, mon adversaire obtint une majorité de 65 voix.

Evidemment, la population avait fait son devoir. Les électeurs ajoutèrent foi aux promesses du Gouvernement dans deux circonstances consécutives et, pourtant, les ministres n'ont pas encore terminé cet ouvrage et l'on ne peut trouver dans le budget principal, ou dans le budget supplémentaire, un crédit même d'un dollar pour terminer cette entreprise qui a coûté, jusqu'à présent, et cela inutilement, $15,978 au trésor public. Je demanderais à l'honorable ministre s'il se propose de laisser cet ouvrage inachevé. J'ai inscrit au feuilleton, au cours de cette session, un certain nombre d'interpellations relatives à cet ouvrage, et, en l'absence de l'honorable ministre des Travaux publics, c'est l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux qui y a repondu. On trouvera cette réponse à la page 126 du hansard. L'honorable ministre des Chemins de fer a dit à la Chambre qu'il s'agissait d'un ouvrage en parfait état; qui offrait tous les avantages possibles à la population intéressée, etc. Mais le fait est qu'on ne peut attein-

dre ce quai. Cette réponse, toutefois, pourrait être de nature à faire croire à la Chambre qu'on peut se rendre à ce quai, même si l'on était à bord d'un navire maritime. En vérité, on ne peut accoster à ce quai dans une autre embarcation qu'un simple canot.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ouvrage dont parle l'honorable député avait des proportions évidemment considérables à l'origine. Les travaux commencèrent en 1902 ou en 1903, et à ce temps-là on espérait un développement considérable de trafic par chemin de fer dans cette localité. On s'attendait encore à ce qu'on y construisit un congélateur considérable, et l'on proposait de bâtir deux quais dans le lac Manitoba et de draguer le chenal entre cette dernière nappe d'eau et un autre lac plus rapproché; on ferait construire un autre quai sur l'autre rive du lac, quai que pourrait atteindre une voie ferrée et endroit où l'on pourrait construire un congélateur.

Des requêtes en faveur de l'exécution de ces travaux furent signées par la plus grande partie des intéressés; il s'en trouvait une de la chambre de commerce, de Winnipeg aux mêmes fins. Les dépenses effectuées jusqu'à présent se rapportent à la construction des jetées du lac Manitoba; on y a aussi dépensé une partie de cette somme pour draguer le chenal entre les deux lacs. D'après le plan qui fut arrêté on avait l'intention de draguer la lagune et de construire un quai sur l'autre rive. Jusqu'à présent, je ne puis voir la nécessité immédiate de ce travail, si je tiens compte surtout du fait que cet immense entreprôt frigorifique projeté n'a pas été construit et que ne s'est pas opéré ce grand développement du chemin de fer qu'on espérait. Au cours de l'année dernière, nous avons dépensé pour ces jetées $513.13, et cela pour des fins utiles, en vérité.

M. STAPLES: J'ignore qui a pu renseigner l'honorable ministre sur l'utilité de cet ouvrage. J'ai reçu des lettres de différents électeurs qui vivent dans cette partie du pays que j'ai moi-même visitée. J'ai examiné les travaux en question, et ils n'ont aucune valeur au point de vue pratique. L'honorable ministre dit qu'il n'est pas intéressé particulièrement dans ces travaux qu'il n'a pas l'intention de poursuivre. Mieux eût valu pour le Gouvernement de prendre cette décision avant de dépenser $16,000 du trésor public, et cela inutilement, en réalité. Cependant, cet ouvrage, si on le terminait, serait d'une grande valeur pour la population de cette région. Quant à cette question d'un entrepôt frigorifique, pourrait-il se trouver quelqu'un qui jouit de bon sens pour entreprendre de construire un congélateur, et cela en dépensant des millions de dollars avant de pouvoir compter sur des marchandises qu'on pourrait avoir besoin de mettre ainsi en entrepôt? Et quant au prolongement du chemin de fer, la compagnie du Nord Canadien déclare qu'elle est prête à prolonger sa ligne jusqu'au quai en question dès que ce dernier sera construit. L'honorable ministre dit maintenant qu'il n'a pas l'intention de faire voter un crédit pour terminer cette entreprise. De quel droit donc ces politiciens très rusés s'adressaient-ils à la population avant le scrutin de 1908, pour lui dire que s'ils votaient en faveur du candidat ministériel, cet ouvrage serait terminé complètement?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami parle de certains prétendus faits dont je n'ai eu la moindre connaissance. Il dit, par exemple, que la compagnie du chemin de fer a consenti à faire sa part dans cet ouvrage de développement en construisant une voie jusqu'au quai. D'après les renseignements que je possède, je puis dire que jamais offre semblable n'a été faite.

M. STAPLES: Je ne sache pas qu'il soit nécessaire que le département ait en mains copie de tout ce que cette compagnie disait vouloir accomplir. Mais la population de la région intéressée a la promesse de la compagnie que lorsque cet ouvrage sera terminé, cette voie sera prolongée dans le sens que je viens d'indiquer. Au cours des dernières années nous avons été forcés de procéder quelque peu lentement dans tout ce qui concerne les travaux publics.

M. STAPLES: Vous devriez bien aussi procéder lentement dans vos promesses.

L'hon. M. PUGSLEY: Mes renseignements me permettent de dire que les travaux exécutés sont très utiles au commerce de transport par le lac Manitoba.

J'ai cru qu'il n'était pas contraire à la raison qu'avant d'engager une dépense aussi considérable nécessitée par le dragage de cette lagune et par la construction d'un quai sur la rive opposée, il nous fallait l'assurance de la compagnie du chemin de fer que celle-ci s'engageait à exécuter sa part de travail en vue du développement de cette région. Si la compagnie du chemin de fer voulait présenter un mémoire indiquant sa volonté de prolonger sa voie du moment que nous construirons ce quai, j'étudierais très sérieusement cette question.

M. STAPLES Qui est celui qui a représenté à l'honorable ministre l'utilité de cette entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: J'agis d'après les renseignements que m'a fournis sur l'état de choses qui existe aujourd'hui l'ingénieur dirigeant les travaux, M. Dufresne.

M. STAPLES: L'honorable ministre a-t-il en sa possession des lettres qui contiennent ce renseignement. La population serait

heureuse de savoir précisément ce qui en est.

L'hon. M. PUGSLEY: Si mon honorable ami veut citer à cette population la réponse que j'ai faite et qui se trouve à la page 1261 des "Débats", il connaîtra ce que j'ai déclaré à la Chambre ainsi que le rapport de l'ingénieur chargé de la direction des travaux.

M. STAPLES: J'ai reçu plusieurs lettres de gens qui habitent la région et qui disent que la réponse en question n'est rien moins que conforme au fait, et que si l'on terminait ce quai, il n'y aurait pas de doute que cette compagnie du chemin de fer construirait cet embranchement. Je ne veux pas que le Gouvernement dépense $16,000 dans une entreprise inutile, au point de vue pratique. On a dépensé cette somme lors d'une élection pour gagner quelques suffrages; l'honorable ministre des Travaux publics doit aujourd'hui remplir la promesse faite alors par quelqu'un.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'avais autorisé personne à faire une déclaration quelconque à propos de cet ouvrage. J'ignorais qu'on se fût engagé ainsi, et je n'ai certainement autorisé personne à prendre cet engagement. Il ne serait pas déraisonnable pour mon honorable ami de demander à la population intéressée d'entrer en pourparlers avec cette compagnie de chemin de fer et de lui demander si elle s'engagerait à prolonger ainsi sa voie.

M. STAPLES: Je désire que cet ouvrage soit terminé, et j'estime que le Gouvernement pour éviter qu'on critique sa conduite en dépensant cet argent dans une entreprise inutile, devrait vouloir plutôt rendre fructueuse cette dépense.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un fait curieux que je n'aie reçu aucune lettre d'un habitant quelconque de l'endroit en question sur cette affaire.

On prétendait que la Manitoba Fish Company, ainsi qu'une compagnie exploitant une carrière de plâtre de Paris expédieraient de cet endroit de fortes quantités, mais il n'en a rien été.

M. STAPLES: Comment l'auraient-elles pu, puisque les travaux n'étaient pas achevés?

L'hon. M. PUGSLEY: On aurait pu se servir des jetées comme débarcadère, et si les gens désiraient avoir ces améliorations, il leur eût été facile de me faire écrire par le chemin de fer Canadian-Northern, qu'il était prêt à construire l'embranchement. Ces autres compagnies eussent pu m'écrire qu'elles feraient leur part.

M. STAPLES: Je crois que le ministre, sans prendre la peine de demander au chemin de fer Canadian-Northern, ni à aucune autre compagnie, ce qu'ils se proposaient de faire, eût dû envoyer quelqu'un pour constater si cet ouvrage valait quelque chose ou non, après quoi il aurait dû venir ici et nous dire franchement ce qu'il en pense.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon ingénieur y est allé et a fait rapport.

M. STAPLES: Si l'ouvrage ne vaut pas la peine qu'on l'achève, il ne valait pas la peine qu'on le commence, et le Gouvernement aurait dû avoir les renseignements nécessaires avant de le commencer.

M. SPROULE: Y a-t-il quelque rapport entre la construction des congélateurs et les compagnies de pêche qui ont obtenu des permis à très bas prix?

M. SHARPE: Pourquoi a-t-on dépensé $16,000, sans avoir obtenu de la compagnie l'assurance qu'elle ferait sa part des travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Tout cela a été fait avant que je fusse nommé ministre. En conséquence, je ne puis dire quelle assurance a été donnée. Mais je suppose qu'au début des travaux, il y a eu des promesses. Elles ont été tenues en suspens. Il est probable que les pêcheurs ont dit: Nous allons nous mettre immédiatement à l'œuvre pour construire des congélateurs". Je suppose que le chemin de fer Canadian-Northern a dit: "Nous allons construire l'embranchement, et que la compagnie des carrières a dit: Nous expédierons notre plâtre par là. Puis, mon prédécesseur a fait la part des travaux qui incombait au Gouvernement. Ce sont les seuls travaux qui aient été faits. Cette compagnie de congélateurs n'a pas été constituée, cette compagnie de gypse n'a pas tenté d'expédier ses produits, et le chemin de fer Canadiain-Northern n'a pas commencé la construction de son embranchement. Bien que je sois ministre depuis près de trois ans, je n'ai pas reçu un seul mot de la part de ces gens. Je n'ai pas reçu la moindre assurance que si nous achevions ces travaux supplémentaires, l'un ou l'autre de ces projets seraient mis à exécution.

M. W. S. SHARPE: Est-ce que ces assurances ne seraient pas encore au ministère?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ignore si elles y sont ou non.

M. BRADBURY: Je connais un peu cette région bien qu'elle ne soit pas dans ma division électorale. Je crois que si le ministre comprenait la situation, il n'hésiterait pas un instant à construire ce quai de façon à ce que l'on puisse s'en servir. Le quai est aujourd'hui placé de telle façon qu'il n'a guère d'utilité. Les bateaux à vapeur ne peuvent en approcher. Je crois qu'il n'en coûterait pas beaucoup pour faire le dragage et permettre aux va-

peurs d'y entrer. Je dois dire que la compagnie du gypse existe depuis des années. Elle expédie des centaines de mille dollars valant de gypse sur ce lac et, faute d'un quai, elle est maintenant obligée de le transporter jusqu'au fond du lac Manitoba et de lui faire remonter la rivière Westbourne. Il est très difficile et très coûteux de remonter cette rivière. Je suis convaincu que si le ministre comprenait la situation il terminerait le quai.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est singulier qu'aucune des parties intéressées ne se soit mise en communication avec moi à ce sujet.

M. W. H. SHARPE: Combien faudrait-il dépenser pour achever convenablement les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas ces renseignements, mais je serai heureux de me les procurer.

M. STAPLES: Le ministre enverra-t-il là son ingénieur pour évaluer les travaux, au cas où il ne serait pas disposé à s'en rapporter à ce que l'honorable député de Selkirk (M. Bradbury) et moi nous lui disons au sujet de leur utilité? L'honorable ministre fera-t-il au moins cela? Se rendra-t-il compte de ce qui devrait être fait et du coût probable de l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Je serai heureux de prendre de nouveaux renseignements à ce sujet et d'avoir un rapport de l'ingénieur, M. Dufresne, qui, je le suppose, est au courant de la situation.

M. W. H. SHARPE: N'auriez-vous pas, au ministère, des renseignements relatifs au coût de l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Il se peut que nous ayons le projet tel qu'il a été primitivement arrêté, mais je n'ai pas de rapport sur l'état actuel des travaux.

M. STAPLES: Il y a une affaire dont je veux parler, bien qu'elle n'appartienne pas à cet item, mais à l'item suivant. Il y a un autre ouvrage qui a été fait par le Gouvernement dans le collège électoral du Portage-la-Prairie, adjacent à la division électorale de Macdonald: c'est-à-dire sur la rivière Assiniboine. Le ministre pourrait-il me donner des renseignements au sujet de cet ouvrage? Il s'agit de redresser le cours de la rivière afin que l'eau y circule un peu plus librement, et de protéger par là certains terrains contre l'inondation.

L'hon. M. PUGSLEY: J'aimerais que mon honorable ami m'indiquât d'avance les renseignements qu'il désire avoir relativement à un item quelconque. Je n'ai pas les documents ici ce soir, et je n'ai aucune note relative aux travaux, à l'exception de ceux qui figurent réellement dans ces prévisions. Je ne saurais donner à mon honorable ami le renseignement qu'il demande. Tout ce que je sais, c'est que le rapport dit que l'ouvrage est très utile, mais je ne saurais dire où en sont rendus les travaux.

M. STAPLES: Je crois qu'ils sont presque achevés. J'ai ici un relevé que j'ai demandé à la dernière session relativement à cet ouvrage. De même que les autres travaux de la région, cet ouvrage a causé beaucoup de mécontentement. Voici un relevé assez volumineux et il est réellement amusant de lire quelques-unes des communications. Je constate que des politiciens très rusés y ont été mêlés au cours de l'élection de 1908. Ils sont allés jusqu'à mettre la main à leurs propres goussets et à payer pour faire continuer les travaux afin de ne pas créer de mécontentement avant la fin de l'élection. Telle est la situation. Ils ont achevé les travaux sur un emplacement dont ils n'avaient pas même le titre. Or, le ministre des Travaux publics ne peut échapper à la responsabilité de cet ouvrage. Je crois qu'il était alors ministre. Je crois que l'ouvrage est à peu près terminé. Mais il y a ici des lettres dont la lecture prête à rire de la part d'hommes qui étaient intéressés à cette affaire, M. Macpherson, avocat du Portage-la-Prairie, et même le chef externe de l'opposition du Manitoba, M. Edward Brown, qui a pris une part très active à cette affaire et a garanti le paiment à un certain M. Armstrong pour certains terrains. Mais avant qu'il en eût fini avec le Gouvernement, on écrivit même au ministre des Travaux publics des lettres très énergiques indiquant qu'on n'était guère satisfait de la manière dont on avait été traité par le Gouvernement. J'ignore quelle entente a pu intervenir entre le Gouvernement et ces divers particuliers. Mais M. Macpherson a dû écrire bon nombre de lettres, et quelques lettres très catégoriques avant de recouvrer l'argent qu'il avait employé à payer les travaux ainsi que certains autres comptes. Il y a apparence que le ministre ne sait pas dans quelle condition se trouvent les travaux, et je suggérerais qu'il consentît à ce que cet article soit remis à plus tard, jusqu'à ce qu'il se soit procuré les renseignements nécessaires.

L'hon. M. PUGSLEY: J'aimerais beaucoup à obliger mon honorable ami, mais il doit voir jusqu'à quel point il serait déraisonnable de remettre tous ces articles à l'année prochaine, jusqu'à ce que je puisse avoir des renseignements au sujet d'un ouvrage qui a été fait il y a plus d'un an, et au sujet duquel il peut recueillir les plus amples renseignements devant le comité des comptes publics.

M. STAPLES: J'ai demandé ce relevé le 22 avril de l'année dernière et il y

a quelques jours seulement que je l'ai reçu.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami ne comprend pas. Il semble croire que cela a été fait. Autant que je sache, il considère cela comme satisfaisant. Mais ce que mon honorable ami veut, c'est tout simplement contenter sa curiosité au sujet de ce qu'il prétend être arrivé entre certaines gens occupés à cet ouvrage. Je dois insister pour que cet article relatif aux ports, rivières et ponts ne soit pas remis à plus tard. Nous en arriverons plus tard à un crédit pour dragage. Il est probable que la semaine prochaine, il y aura d'autres articles relatifs aux travaux publics, et je serai heureux alors de procurer à mon honorable ami ces renseignements, mais j'espère qu'il n'insistera pas pour que ces articles importants soient remis à plus tard. Nous voulons procéder le plus rapidement possible. J'espère en arriver ce soir jusqu'aux articles de la Colombie-Anglaise et j'espère que mon honorable ami ne s'efforcera pas de retarder ces articles.

M. STAPLES: Je n'ai nul désir de retarder la besogne de la Chambre. J'ai siégé en ce comité pendant plusieurs soirées consécutives, lorsque les estimations du ministre étaient devant le comité, attendant l'occasion de soumettre une ou deux questions relativement au Manitoba, et je ne crois pas qu'il puisse m'accuser de soulever une question dans le but de retarder les travaux de la Chambre. Mais je n'ai pas l'intention de permettre au ministre de s'asseoir et de dire que j'ai soulevé ces questions dans l'unique but de satisfaire ma curiosité. Je crois que le comité a le droit de savoir de quelle manière le Gouvernement a entrepris de faire certains travaux publics, et de savoir s'il a entrepris de faire cet ouvrage sur un terrain dont il n'a pas le titre. Je ne crois pas que ce soit là conduire les affaires publiques d'après un principe très sain. Cet ouvrage a été fait sur une propriété dont on n'avait pas encore obtenu le titre. Le ministre ne peut sortir de là.

L'hon. M. PUGSLEY: Le titre appartient à la couronne.

M. STAPLES: Il lui appartient maintenant. Il ne lui appartenait pas lorsque les travaux ont été faits.

M. BRADBURY: Dois-je comprendre que le ministre dit que nous pouvons discuter toute question relative au Manitoba?

L'hon. M. PUGSLEY: En tout temps.

M. A. HAGGART: Pouvons-nous avoir quelque chose de plus défini que ce relevé de "ports, rivières et ponts"?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que la meilleure manière de répondre à la question de mon honorable ami est de lui indiquer ce qui a été dépensé l'an dernier. Nous n'avons dépensé l'an dernier que $2,654, mais l'ingénieur local croit que pour l'ensemble des divers travaux nous devrions avoir un crédit de $8,000. Il se peut que nous ne dépensions pas toute la somme; nous n'en dépenserons peut-être pas plus que les deux tiers.

M. BRADBURY: En réparations seulement?

L'hon. M. PUGSLEY: En réparations générales et en travaux imprévus qui pourront se présenter.

Lac Winnipeg, quais, $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous destinons cette somme à établir des facilités de quayage dont nous prévoyons la nécessité future sur le lac Winnipeg, par suite des améliorations qui viennent d'être achevées aux rapides de Saint-André, améliorations qui permettront aux bateaux à vapeur de quitter la ville de Winnipeg, de descendre la rivière Rouge et de se rendre jusqu'au pied du lac Winnipeg. Nous croyons que le développement du trafic sera considérable, et qu'il faudra y pourvoir en construisant un ou deux quais qui serviront probablement en même temps de brise-lames. Il devrait y avoir dans la partie nord du lac un brise-lames que nous utiliserons probablement en même temps comme quai.

M. BRADBURY: Le ministre a-t-il une idée quelconque des endroits où ces quais devront être construits?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous n'avons pas encore décidé à quel endroit, parce qu'il s'agit d'un trafic qui doit être créé.

M. BRADBURY: Je comprends. Je voudrais déclarer qu'à Gimli, il y a déjà un quai de l'Etat avec une aile construite en travers. Nous espérons que le Gouvernement prolongera cette aile dans le but de créer un port à cet endroit. C'est maintenant la tête de ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien sur le lac Winnipeg, et c'est un endroit très important. J'ignore si le Gouvernement a reçu une pétition, mais je crois que l'on a préparé à Gimli une pétition demandant de prolonger le quai de 120 ou 110 pieds.

L'hon. M. PUGSLEY: On demande un prolongement de 100 pieds.

M. BRADBURY: C'est là une affaire très importante, et je voudrais convaincre le ministre de la nécessité de faire exécuter ces travaux. Tous les bateaux qui font le service entre Selkirk et la tête du lac Winnipeg passent à cet endroit. La profondeur du lac est très minime. Les tempêtes s'y déchaînent très rapidement, et les vagues y deviennent très fortes. Au moment actuel, il est impossible d'entrer à Gimli lors-

que la houle est grosse. Si ce prolongement de 100 pieds était construit et si l'on y faisait un peu de dragage, cela formerait un port de premier ordre pour tous les bateaux du lac, et cela serait très avantageux pour les gens de Gimli, pour les propriétaires de bateaux à vapeur et pour tous ceux qui font des affaires sur le lac. J'insisterai auprès du ministre pour qu'il se fasse voter un crédit destiné à prolonger le quai à cet endroit cette année.

L'hon. M. PUGSLEY: On a déjà insisté auprès de nous pour que nous construisions un prolongement au quai de Gimli, et l'affaire est à l'étude. Il sera très possible d'utiliser à cette fin une partie de ce crédit. Notre intention est de faire faire une inspection assez minutieuse des ports du lac Winnipeg afin d'employer les deniers affectés à la construction des quais aux endroits les plus avantageux, tout en tenant compte de l'importance qu'il y a d'avoir quelques ports de refuge, ce qui est nécessaire pour protéger la vie et la propriété sur les routes navigables. Mon honorable ami sait que les tempêtes se déclarent très promptement sur ce lac, et il est essentiel à la sécurité de la navigation qu'il y a des ports de refuge à divers endroits sur le lac.

M. A. HAGGART: La construction de ces quais sur le lac Winnipeg, l'approfondissement de la rivière à son embouchure, et les travaux faits aux rapides de Saint-André, tout cela démontre le fait que la destination du commerce que l'on espère développer, sera la ville de Winnipeg. Si telle doit être la destination de ce commerce, il nous faut certainement avoir des quais. Autrefois, lorsque la navigation se faisait sur la rivière Rouge au moyen des bateaux à fond plat et à roue d'arrière, toute partie de la rive était un quai. On poussait tout simplement l'avant du bateau sur la prairie pour le charger et le décharger.

Mais si l'on veut naviguer sur le lac Winnipeg, il faudra que ce soit avec des bateaux à vapeur qui parcourront le lac et remonteront la rivière Rouge, et il nous faudra un quai à Winnipeg. Autrement le transport éprouvera beaucoup d'inconvénients. On s'attend à ce qu'il y ait un commerce considérable de pierre, de bois de charpente et de bois de chauffage, et à moins qu'il n'y ait des facilités de déchargement, ce sera très incommode. A ce propos, je dirai que l'on devrait dès maintenant se procurer un emplacement, et préparer un plan du quai, car la propriété le long de cette rivière se vend très rapidement, en grande partie aux compagnies de chemin de fer. Le ministre ne devrait pas oublier cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Je dois dire que cette affaire sera l'objet de ma sérieuse considération. Je reconnais que le Gouvernement ou la ville de Winnipeg devront offrir des facultés de quayage. Je ne crois pas que le Gouvernement ait négligé ses devoirs en ce qui concerne l'aide accordée aux movens de transport. Il importe d'étudier avec soin ce que nous pouvons faire dans la ville de Winnipeg en fait de facilités de quayage, et cette question sera certainement l'objet de ma considération la plus sérieuse.

M. BRADBURY: En ce qui concerne le pont sur le barrage de Saint-André—

L'hon. M. PUGSLEY: Nous allons vous construire ce pont.

M. BRADBURY: C'est précisément ce que je voulais savoir.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BRADBURY: Alors, je ne discuterai pas. Je suis très heureux que le ministre ait compris la nécessité de faire ce travail.

M. STAPLES: Le ministre veut-il dire qu'il va construire les abords?

L'hon. M. PUGSLEY: Les abords du pont?

M. STAPLES: Le Gouvernement se propose-t-il de construire les abords?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons l'intention de compléter cet ouvrage en construisant les abords. Le pont est destiné comme pont de service relativement au barrage et aussi comme pont de grande route. Je dois dire, et je suis forcé de le dire en l'absence de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), que j'ai été très surpris de la déclaration qu'il a faite ici sur l'inutilité de cet ouvrage des rapides de Saint-André, et je suis encore plus surpris que les honorables députés du Manitoba qui sont au courant des faits, et qui savent de quelle haute importance publique est cet ouvrage, aient laissé passer ces remarques inaperçues. L'honorable député, M. Foster) a déclaré que c'était un gaspillage des deniers publics, qu'il était allé là pour voir l'ouvrage, que c'était un ouvrage splendide, mais tout-à-fait inutile et qui ne produirait rien de bon. Voilà en substance ce qu'a dit l'honorable député de Toronto-nord.

M. SPROULE: Je crois que le ministre ne rend pas justice à l'honorable député M. Foster). Si j'ai bien compris, il a dit que vu l'élévation de l'ouvrage, bien que ce soit un bon ouvrage, il n'aurait aucune valeur tant que les abords ne seraient pas construits.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, l'honorable député (M. Foster) parlait de tout l'ouvra-

ge comme dépassant les besoins de l'époque, comme étant une extravagance et un gaspillage des deniers publics. Je veux déclarer qu'à mon avis il n'y a pas en Canada d'ouvrage plus utile que cette écluse et ce barrage aux rapides de Saint-André. Il n'y a pas un ouvrage qui promette de donner lieu, dans un avenir rapproché, à un trafic aussi considérable. Nous avons voulu faire du pont un pont de grande route et un pont de service. La dépense supplémentaire pour en faire un pont de grande route n'est pas très forte, et nous nous proposons durant la saison prochaine de procéder à la construction des abords. J'ai visité cet ouvrage et j'y ai rencontré les représentants des municipalités. Je leur ai dit que je prendrais leur requête en sérieuse considération. Je suis très heureux d'annoncer, pour l'information de nos amis de cette partie du Manitoba qui est plus particulièrement intéressée à cet ouvrage, que durant la prochaine saison, nous construirons les abords du pont afin que les gens des deux côtés de la rivière puissent s'en servir.

M. BRADBURY: L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) n'a besoin de personne pour le défendre en cette Chambre, mais il n'est pas ici pour se défendre. Je crois que le ministre ne veut pas se montrer injuste envers l'honorable député (M. Foster); cependant le ministre fait erreur lorsqu'il dit que l'honorable député de Toronto-nord a déclaré que cet ouvrage est inutile.

M. CAMPBELL: Il s'est trompé du tout au tout.

M. BRADBURY: J'étais avec l'honorable député (M. Foster) lorsqu'il a visité les travaux, et ce qu'il a dit, c'est qu'il considérait la dépense comme étant beaucoup trop forte pour les besoins de l'endroit. Comme représentant de cette division électorale, je ne suis pas prêt à dire que l'honorable député (M. Foster) n'avait pas raison. Le Gouvernement a dépensé là une forte somme d'argent, et il a certainement fait construire un bel ouvrage. Je dois rendre au ministère ce témoignage en disant qu'il a érigé là une des plus belles structures en acier qu'il y ait sur ce continent.

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien! très bien.

M. BRADBURY: Que cette forte dépense soit justifiable au moment actuel, je ne suis pas prêt à l'affirmer, mais, dans tous les cas, ce qu'a prétendu l'honorable député de Toronto-nord c'est que le fait d'avoir superposé le pont public aux ouvrages requis pour permettre aux longrines en acier de laisser passer la glace, a occasionné une dépense supplémentaire d'environ $200,000.

L'hon. M. PUGSLEY: L'augmentation n'atteint pas $20,000.

M. PUGSLEY.

M. BRADBURY: Je dois m'en rapporter à la parole du ministre, mais j'ai à l'encontre la parole de l'ingénieur alors en charge du pont, à qui j'ai demandé quelle serait la dépense supplémentaire pour le pont public. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami me pardonnera. L'honorable député de Toronto-nord parlait tout simplement du pont qui se trouvait là. Il ne parlait pas des abords, et il a dit que nous avions dépensé $200,000 en sus de ce qui eût été nécessaire, si nous n'avions pas aménagé cette partie du pont pour en faire un pont public, et il a ajouté que l'argent avait été gaspillé. Sur ce point, il est tout à fait dans l'erreur; mon ingénieur m'informe que la dépense supplémentaire sera de $20,000.

M. BRADBURY: Si le ministre eût maintenu son attitude de l'an dernier à l'effet qu'il ne construirait pas les abords. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit que je ne les construirais pas.

M. BRADBURY: C'était cela ou à peu près.

L'hon. M. PUGSLEY: Oh! non.

M. BRADBURY: Alors, si le ministre n'eût pas construit les abords, l'honorable député de Toronto-nord aurait eu raison.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis allé là depuis, vous le savez, et j'ai vu l'endroit.

M. BRADBURY: Lorsque l'honorable député de Toronto-nord a critiqué cet ouvrage, il a déclaré que c'était un ouvrage excellent, mais qu'il ne croyait pas que cette forte dépense fût justifiable au moment actuel. L'honorable député (M. Foster) a fait remarquer relativement à l'écluse, et je crois qu'il avait raison sur ce point, que si le trafic du lac Wiinipeg et du nord devient à peu près aussi considérable que cette forte dépense semble le faire prévoir, alors l'écluse est certainement trop petite, car au moment actuel, elle ne saurait prendre à la fois une barge ordinaire des lacs et un remorqueur. On ne peut passer qu'une barge à travers l'écluse par l'ancien procédé de halage. Il est probable que c'est là une des choses sur lesquelles l'attention de l'honorable député (M. Foster) a été attirée lorsqu'il est allé sur les lieux, et il a compris que l'on devrait avoir une écluse plus grande, vu la forte dépense qui a été faite. Je crois que le ministre m'a dit l'an dernier que l'ouvrage coûterait $1,500,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas autant, à peu près $1,250,000.

M. BRADBURY: Je ne critiquerai pas davantage cette entreprise. Je félicite le ministre de s'être rangé à mon opinion en ce qui concerne l'absolue nécessité d'achever cet ouvrage. C'eût été une folie que

d'avoir laissé cet ouvrage dans l'état où il était l'an dernier, parce qu'il était inutile comme pont public, vu que personne ne pouvait s'en approcher. Je suis heureux que le ministre se soit décidé à le compléter.

Jetées de protection de la rivière Rouge, nouvelle entrée du chenal à son embouchure, $10,000.

M. BRADBURY: Qu'est-ce que l'honorable ministre a l'intention de faire à l'embouchure de la rivière?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous allons construire des jetées de protection afin d'empêcher le nouveau chenal à l'embouchure de la rivière de se remplir. Ces jetées auront respectivement 400 pieds et 300 pieds de longueur et seront sur pilotis. On a dragué à travers la barre un nouveau chenal de 4,000 pieds de longueur, de 100 pieds de largeur, de 4 pieds 5 pouces de profondeur à l'eau basse et de 9 pieds 5 pouces à l'eau haute, et au moyen de ces jetées de protection nous nous proposons de diriger le courant vers ce chenal et de l'y maintenir.

M. BRADBURY: C'est là un ouvrage dont on a grand besoin et je suis heureux que le ministère ait adopté ce moyen de faire un chenal. On a gaspillé des milliers de piastres à l'embouchure de la rivière, et le moyen adopté par le Gouvernement aura pour effet, je l'espère, de faire un chenal permanent.

Port de Winnipeg Beach, jetée de protection sur le lac Winnipeg, $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cet ouvrage est très nécessaire et nous nous proposons de l'entreprendre cette année.

M. BRADBURY: Je dois dire que c'est là un ouvrage très nécessaire. L'an dernier j'ai insisté là-dessus aussi fortement que possible auprès du ministre. Il m'a répondu que les finances du pays ne justifiaient pas alors l'exécution des travaux, mais je suis heureux qu'il ait cette année pris des mesures en vue de leur exécution. J'ai sous la main une pétition des habitants de Winnipeg-Beach, adressée au ministre et signée par le maire du village, W. J. Woods, par les conseillers A. C. Dukes, J. Stacey, Wm J. Howes, et par le secrétaire J. D. Forster, demandant que ces travaux soient commencés immédiatement et achevés le plus tôt possible. Les requérants démontrent l'absolue nécessité de commencer les travaux avant la débâcle des glaces, si le ministre a l'intention de faire construire cette année. J'espère que telle est son intention, vu qu'une quantité considérable des travaux de pilotis peut être faite sur la glace et ne pourrait être faite plus tard, si ce n'est au prix d'une beaucoup plus forte dépense.

L'hon. M. PUGSLEY: Je dois dire que j'ai vu la localité et que j'admets la très grande importance de cet ouvrage, afin d'établir un brise-lames et un port de refuge convenable dans cette partie du lac Winnipeg. Nous nous efforçons d'accélérer les travaux autant que possible. Nous prenons toutes les mesures préliminaires dans l'espoir que la semaine prochaine nous pourrons probablement demander des soumissions, de façon à pouvoir adjuger l'entreprise dès que la loi des finances sera adoptée. En attendant, les commissionnaires les moins exigeants seront avertis afin qu'ils puissent se procurer leur bois de construction avant la débâcle de la glace. Maintenant, qu'il me soit permis d'attirer l'attention du comité sur les remarques de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) au sujet de la digue et de l'écluse de Saint-André. J'ai été surpris de constater que mes honorables amis du Manitoba aient laissé passé ces remarques sans rectification. Je crois que la simple justice envers le ministère des Travaux publics et le Gouvernement aurait dû engager les honorables députés qui font preuve de tant de zèle en faveur de cet ouvrage et qui reconnaissent son importance, à rectifier les remarques de l'honorable député de Tonroto-nord. A la page 1498 des " Débats," je lis les paroles suivantes de l'honorable député.

L'hon. M. HAGGART: Qu'est-ce que l'on discutait alors?

L'hon. M. PUGSLEY: C'était le budget. Parlant de l'écluse de Saint-André, l'honorable député de Toronto-nord disait:

Au cours de mon voyage dans l'Ouest, j'ai fait une promenade en automobile afin de contempler un ouvrage remarquable et fameux qu'on désigne sous le nom de l'écluse de Saint-André. On y voit une œuvre magnifique. Elle coûtera plus de $600,000.

M. BRADBURY: Plus d'un million.

L'hon. M. FOSTER: On a déjà dépensé $600,000.

M. BRADBURY: Plus d'un milion.

L'hon. M. FOSTER: C'est encore pis que je ne pensais. Disons que cette écluse coûtera un million ou un million et quart. Le premier ministre l'a-t-il déjà vue?

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas eu l'occasion de la voir.

L'hon. M. FOSTER: Le premier ministre a-t-il pris des renseignements au sujet de cette écluse?

Sir WILFRID LAURIER: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Voilà une réponse peu satisfaisante. Le premier ministre est le principal mandataire du peuple canadien. A ce titre, nous dira-t-il pourquoi il a englouti un million et quart dans l'écluse de Saint-André? On a pris sur cette somme $200,000 pour construire un pont public qui n'a jamais été l'objet d'un crédit et ce quai brille par le poli de l'acier à 75 ou 80 pieds au-dessus de la voie publique sur les deux rives.

Arrêtons-nous un instant pour faire remarquer que ce pont est essentiellement et tout d'abord un pont de service affecté au fonctionnement des rideaux du barrage. Le

montant dépensé jusqu'à cette date sur le pont de service, qui devait aussi servir de pont public a été de $20,000 à $30,000 au lieu de $200,000 comme l'a dit l'honorable député de Toronto-nord. Il dit ensuite:

Je prierai le premier minisre, en qualité de principal mandataire du peuple canadien, de nous dire ce soir s'il peut trouver dans la ville de Winnipeg trois hommes d'affaires qui l'excuseront d'avoir dépensé un million et quart dans cette entreprise à cause du nombre des passants ou du trafic auquel le pont pourra servir avant longtemps. Le pont représente le plus bel assemblage de béton, de pierre et d'acier que j'aie vu, mais d'où viendra le trafic? A l'heure qu'il est, c'est un pur gaspillage des fonds publics. Est-ce une belle œuvre que celle dont le principal mandataire ne connaît rien? Qui la connaît? Si quelqu'un la connaissait, celui-là aurait dû nous en parler.

Si mon honorable ami croyait alors comme il le croit, ce soir, que cet ouvrage public est très utile, et qu'il ouvre des perspectives au développement du commerce de la pierre, du bois de construction, du bois de chauffage et d'autres produits, commerce qui se développera sans aucun doute à l'avenir le long des rives de ce grand lac, plus vaste que le lac Ontario, assurément, il était de son devoir de se lever en cette Chambre, et de dire à l'honorable député d'Ontario-nord et au peuple du Canada que cet honorable député se trompait du tout au tout en accusant le Gouvernement d'avoir construit un ouvrage public qui ne pouvait être utile au commerce et qui constituait en conséquence un véritable gaspillage d'argent. Je tiens à dire que j'ai étudié cette question avec soin et que je crois que la construction de cette écluse et de ce barrage aux rapides de Saint-André aura pour effet d'ouvrir entre les endroits situés le long du lac Winnipeg et la ville de Winnipeg un trafic qui atteindra des proportions très considérables. Il n'est pas nécessaire d'être grand prophète pour entrevoir dans un avenir peu éloigné le jour où, grâce à la construction de quelques écluses près de l'embouchure de la Saskatchewan, nous pourrons être en communication par bateaux à vapeur depuis Winnipeg jusqu'à un endroit comparativement peu éloigné des contreforts des montagnes Rocheuses, soit à environ 100 milles à l'ouest d'Edmonton. Et ce barrage aux rapides de Saint-André est le premier anneau de cette grande chaîne de navigation intérieure.

M. BRADBURY: Je ne contesterai pas ce que dit l'honorable ministre au sujet de l'importance de cet ouvrage, mais je ne crois pas que cela soit tout à fait juste envers l'honorable député de Toronto-nord. Il cherche à faire croire au comité et au pays que l'honorable député de Toronto-nord a condamné l'ouvrage dans son ensemble. Cela ne serait ni juste ni exact.

L'hon. M. PUGSLEY: Si les paroles veulent dire quelque chose c'est ce qu'il a fait.

M. BRADBURY: Je diffère d'opinion avec l'honorable ministre. Ce qu'a dit l'honorable député de Toronto-nord, c'est qu'un million et un quart est une somme d'argent plus considérable que la dépense justifiée par les circonstances. Cet ouvrage a une histoire que l'honorable ministre ne connaît peut-être pas. Mais nous qui avons vécu dans cette région depuis vingt-cinq ans environ, savons que l'un après l'autre les gouvernements ont été priés de construire ce grand ouvrage. Je me rappelle que lors de la visite à Winnipeg de l'honorable Mackenzie Bowell, qui était alors premier ministre, il a rencontré, à l'hôtel de ville, la Chambre de commerce, et après avoir écouté ses représentations, il lui a dit que si elle pouvait fournir des renseignements propres à justifier cette dépense, il ferait exécuter les travaux. Les ingénieurs de l'Etat en estimaient alors le coût à un demi-million, mais au lieu de cela le coût en a été de $1,500,000 ou à peu près. Je ne suis pas prêt à admettre que cette forte dépense fût absolument nécessaire pour construire le barrage et l'écluse aux rapides de Saint-André, mais l'ouvrage que l'on a fait là est magnifique et fait honneur au gouvernement qui l'a fait construire. Je crois cependant que nous aurions pu faire là un ouvrage qui eût répondu aux besoins tout aussi bien, pour la moitié peut-être de la somme dépensée par le Gouvernement. Je crois que telle a été la prétention de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster).

L'hon. M. PUGSLEY: On pourrait difficilement obtenir ce système de rideaux pour la somme que vous mentionnez.

M. BRADBURY: Le ministre avouera que c'est le seul système de rideaux qui existe sur ce continent.

L'hon. M. PUGSLEY: En effet, et cet ouvrage est le seul de ce genre sur le continent.

M. BRADBURY: Je ne le pense pas. Vous découvrirez d'autres rivières où on a construit un barrage et une écluse sur ce modèle.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans la direction du sud au nord?

M. BRADBURY: Je n'en sais rien.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est précisément ce qui fait la différence.

M. BRADBURY: Je suis tout à fait convaincu qu'on aurait pu construire, avec une somme beaucoup moindre, un ouvrage qui aurait aussi bien fait l'affaire. Il y a quinze ans, nous avions à Winnipeg un ingénieur divisionnaire, l'un des plus brillants qu'il y ait eu au département, et cet

ingénieur n'a jamais proposé de construire un pareil ouvrage. Il est incontestable qu'on aurait pu exécuter des travaux qui auraient répondu aux besoins tout aussi bien, en se dispensant de ces rideaux d'acier. D'un autre côté, l'entreprise est achevée et je ne la critiquerai pas. Mais, lorsque le représentant de Toronto-nord a pris la parole, ce qu'il a blâmé ce sont les fortes sommes qu'on a dépensées en plus de ce qu'il croyait nécessaire dans les circonstances. Il n'a pas blâmé l'entreprise elle-même ni les dépenses légitimes. S'il l'eût fait, j'aurais différé d'opinion avec lui.

M. SPROULE: Si j'ai bien compris, le ministre a déclaré qu'on a adjugé des travaux entraînant une dépense d'environ $200,000 avant qu'un crédit eût été inscrit dans le budget.

L'hon. M. PUGSLEY: Non. C'est ce qu'a dit le représentant de Toronto-nord. Il a déclaré que nous avions dépensé $200,000 avant l'ouverture d'un crédit, mais cette assertion manquait d'un élément essentiel, la vérité.

M. A. HAGGART: Nous pourrions maintenant laisser cette question de côté. Ce pont a été construit, l'argent a été dépensé et l'ouvrage est là. Le représentant de Toronto-nord a déjà donné son opinion et voici que le ministre exprime la sienne; certes, mes sympathies sont acquises au ministre et j'espère que toutes ses prédictions se réaliseront.

A propos de l'autre entreprise, la construction de cette jetée à Winnipeg-Beach, je dois dire qu'elle intéresse beaucoup la population de Winnipeg. Le Pacifique-Canadien a beaucoup amélioré cet endroit. Winnipeg-Beach est situé à moins de 40 milles de la ville et est l'un des lieux de promenade de ses 170,000 habitants. En donnant des trains rapides et un bon service, le Pacifique-Canadien a fourni à la population de Winnipeg l'occasion d'aller passer un jour à cet endroit ou d'y faire un voyage de fin de semaine. On y voit un grand nombre de bateaux de plaisance, mais ceux-ci courent le risque d'être détruits à chaque tempête.

Au temps de Noël, plusieurs personnes sont venues me trouver et m'ont représenté l'urgente nécessité de construire une jetée sur cette grève et de commencer immédiatement les travaux afin qu'elles puissent en profiter l'été prochain. Depuis que la rivière a été draguée, on peut se rendre par eau de Winnipeg à cet endroit, mais on n'y peut laisser aucun bateau de prix pendant la nuit, faute de cette protection.

Des centaines de personnes y ont des villas et y passent les mois d'été, ce qui est commode pour les hommes d'affaires qui partent le matin et se rendent en ville assez tôt pour y vaquer à leurs occupations. En réalité, c'est la seule place d'été à proximité de Winnipeg où les gens peuvent avoir leurs villas tout en s'occupant chaque jour de leurs affaires. Des citoyens de toutes classes m'ont prié de mettre tout en œuvre pour que le ministre pousse ces travaux avec la plus grande diligence, mais je doute beaucoup que cette somme de $10,000 suffise.

L'hon. M. PUGSLEY: Il faudra dépenser un peu plus, mais nous nous proposons de faire diligence. Nous aurons besoin d'environ $16,000 pour achever l'entreprise.

M. BRADBURY: Je désire rappeler au ministre qu'il y a de 50 à 60 habitants sur l'île Hécla ou Grosse île, dans le lac Winnipeg. C'est un ancien établissement. Tous les steamers venant du nord ou se dirigeant vers le nord passent près de cette île et plusieurs s'y arrêtent pour prendre du bois. On devrait y construire un quai quelconque, et je prie le ministre de visiter l'île cet été et d'ordonner à ses ingénieurs d'y choisir l'emplacement d'un quai.

Je constate qu'il y a dans le budget des crédits pour un grand nombre de quais dans les provinces de l'Est, et je ne crois pas être trop exigeant en demandant au ministre d'en construire un sur cette île. Ce quai ne coûtera pas plus de $5,000 à $6,000 et il sera très utile aux bateaux à vapeur et à ceux qui n'ont pas d'autre moyen que les bateaux pour quitter l'île. Outre les produits agricoles, il y a à cet endroit une grande quantité de bois qu'on ne peut expédier que très difficilement à l'heure qu'il est.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est précisément ce que je voulais faire en demandant l'ouverture de ce crédit. Il servira à construire des quais là où il en faudra après une inspection attentive. Je réfléchirai sérieusement à ce que l'honorable député a dit de l'île Hécla.

M. CAMPBELL: A propos du budget de 1910-11, je demanderai au ministre ce qu'il a fait des crédits que j'ai vus figurer dans le budget depuis cinq ou six ans et qui étaient destinés à l'approfondissement du lac Dauphin et à l'enlèvement de la vase à l'embouchure de la rivière Mossy? A-t-on une raison spéciale pour renoncer à ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Naturellement, si ces travaux doivent être utiles, le Gouvernement se renseignera avec soin. Nous pourrons les exécuter avec notre propre matériel de dragage en nous servant du crédit général et nous n'avons pas besoin d'un crédit spécial.

M. CAMPBELL: Le dragage à l'embouchure de la rivière Mossy a été très mal fait. Ceux qui se sont servi du dragueur ne connaissaient pas leur métier; ils ont enlevé la vase d'un côté du bateau et l'ont

jetée de l'autre, et le vent du nord-est a poussé la vase dans l'ancien chenal. Si l'on ne fait pas de dragage cet été, les bateaux ne pourront pas remonter l'embouchure de la rivière.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ferai faire une inspection. Je n'ai pas été content de la manière dont les travaux ont été faits et je verrai si nous ne pourrions pas les faire exécuter d'une manière plus satisfaisante.

M. CAMPBELL: Merci.

Ports et rivières de la Saskatchewan et de l'Alberta, rivière Athabaska, enlèvement des cailloux et approfondissement du chenal à travers les bancs de sable et de gravier, $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est destinée à des travaux urgents pour améliorer la navigation sur la rivière Athabaska. Beaucoup de colons s'établissent au nord d'Edmonton et nous devons pourvoir à leurs besoins aussi vite que nous le pouvons. Le seul moyen de parvenir aux districts éloignés est de passer par la rivière. Quelques-uns possèdent des chaloupes à moteur, d'autres des petits steamers et d'autres des embarcations de York-Factory, et nous tâchons d'enlever les cailloux, etc., le plus rapidement possible. La même remarque s'applique aux crédits relatifs au petit lac des Esclaves et à la Saskatchewan-nord.

Rivière Saskatchewan-nord, amélioration de la route navigable, $20,000.

M. LAKE: Le ministre nous donnera-t-il des renseignements sur ces travaux, la longueur de la route navigable, la quantité des marchandises transportées, etc.?

L'hon. M. PUGSLEY: Beaucoup de colons s'établissent des deux côtés du lac de la Dernière-Montagne. Un bateau à vapeur a été mis sur le lac et il fait un trafic considérable. Ces travaux serviront à rendre navigable la décharge du lac. Nous avons dragué jusqu'à l'entrée du lac de sorte qu'un petit steamer pourra partir de l'endroit où s'arrête le chemin de fer à Craven et remonter jusqu'au lac. Le but est de permettre de porter du bois et d'autres approvisionnements aux colons et de rapporter du grain. Le lac de la Dernière-Montagne est l'une des grandes nappes d'eau à l'ouest des lacs du Manitoba. C'est une magnifique étendue d'eau où se trouvent plusieurs beaux ports. Cette région devient rapidement une place d'été pour les habitants de Regina. La pêche y est excellente et, ce qui vaut mieux que tout le reste, les deux bords du lac jusqu'à plusieurs milles à l'intérieur se peuplent de colons industrieux et économes qui réussissent très bien et ont fait de grandes améliorations en quelques années.

M. LAKE: Sur quelle distance a-t-on réellement facilité la navigation, combien a-t-on dépensé et quelle sera la dépense probable pour terminer les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: De Craven à la tête du lac, je crois que la navigation est possible sur une distance d'environ 60 milles. Je pourrai plus tard fournir à l'honorable député le détail des dépenses. Je n'ai pas ce renseignement sous la main. Nous avons construit un petit dragueur et un remorqueur et nous avons dragué la rivière à cet endroit. Nous avons aussi des indemnités à payer à cause de l'inondation des terres.

M. MAGRATH: Quelle est la superficie des terres inondées?

L'hon. M. PUGSLEY: Par suite de la construction d'un barrage à Craven afin de maintenir le lac de la Dernière-Montagne à son niveau normal une étendue de terre considérable au bas du lac et dans la vallée de la décharge a été inondée, et nous avons acquis par voie d'expropriation une grande quantité de terres, environ 1,800 acres, croyant qu'il valait mieux exproprier que de payer des indemnités. La cour d'échiquier a accordé $25 par acre aux propriétaires. En nous servant du dragueur pour construire une digue au pied du lac et à la décharge, je crois que nous pourrons intercepter l'eau et que, dans quelques années, le terrain vaudra autant que le prix d'acquisition.

Rivière Saskatchewan-nord, barrages en aile pour améliorer le chenal de navigation entre Edmonton et le lac Winnipeg, $25,000.

M. HERRON: En quoi consiste cette amélioration?

L'hon. M. PUGSLEY: A construire des barrages en aile afin de resserrer le chenal dans d'étroites limites à certains endroits pour augmenter la profondeur de l'eau. Il y a plusieurs endroits où l'on peut ainsi beaucoup faciliter la navigation. Je crois que nous pouvons obtenir à peu de frais une bonne voie navigable, du moins de la tête du lac Bourbon (Cedar lake) jusqu'à l'ouest d'Edmonton, sans construire d'écluses. Au bas de la rivière en aval du lac Bourbon, il faudra quelques écluses pour rendre la voie navigable assez bonne.

M. HERRON: Le ministre veut-il nous dire quelle espèce de bateaux il y a sur la Saskatchewan et quel trafic s'y fait?

L'hon. M. PUGSLEY: A l'heure qu'il est, il y a un bon nombre de steamers qui font le service à différents endroits, mais il n'y en a pas qui se rendent directement d'Edmonton à Winnipeg. Des steamers font la navette entre différentes localités. Il y a plusieurs petits bateaux à Prince-Albert ainsi qu'à Edmonton. Beaucoup d'établissements se fondent sur les rives de la Saskatchewan, et les habitants de Prince-Albert et ceux qui sont établis en

amont ou en aval de cette ville sont d'avis qu'il convient d'entretenir et d'améliorer peu à peu le chenal navigable de cette rivière. Ils comprennent que ce sera une bonne route pour le transport des marchandises pesantes venant des prairies, des villes situées le long de la Saskatchewan et des fermes des environs, et pour le transport du grain, du charbon et du bois, soit jusqu'au chemin de fer de la baie d'Hudson qui les rendra à cette baie d'où ils seront expédiés en Europe, soit jusqu'à la ville de Winnipeg. On ne rendrait le charbon qu'à Winnipeg, mais le bois pourrait être expédié par le chemin de fer de la baie d'Hudson. Si le transport se faisait par eau, le bois pourrait être mis dans les wagons à Le-Pas et, de là, être expédié en Europe.

Naturellement, il est impossible de dire jusqu'à quel point cette région se développera. Cependant, je crois que l'Ouest est bien favorisé puisqu'il a un réseau de cours d'eau navigables à l'intérieur, formé par les deux bras de la Saskatchewan et ses tributaires, tels que la rivière Carotte. Le principal cours d'eau a été plus ou moins exploré de temps à autre. J'ai ordonné à un groupe d'explorateurs de partir de l'embouchure de la rivière et de remonter jusqu'à Le-Pas où commencera le chemin de fer de la baie d'Hudson. Un rapport très utile a été préparé et les ingénieurs disent qu'il est possible d'obtenir une profondeur de neuf pieds à l'eau basse jusqu'à la tête du lac Bourbon (Cedar), de sorte que les bateaux du lac Winnipeg pourront remonter la Saskatchewan jusqu'à la tête du lac Bourbon et, de là se rendre probablement jusqu'à 100 milles à l'ouest d'Edmonton. Dans les temps de sécheresse, on ne pourra se servir que de bateaux légers tirant trois à quatre pieds d'eau, mais ce sont ces bateaux qu'on emploie surtout dans les rivières de l'Ouest aux Etats-Unis, telles que le Missouri, l'Ohio, et dans certaines parties du Mississipi. L'honorable député connaît probablement la Saskatchewan-du-Sud. Je sais que des steamers, des remorqueurs et d'autres bateaux sillonnent les eaux de cette rivière. Il va sans dire que l'établissement des chemins de fer a beaucoup diminué la navigation qui se faisait autrefois sur la Saskatchewan. Mais au fur et à mesure que le pays se peuplera, la population considérera que la navigation est le principal moyen de transporter au marché les produits lourds. Les cours d'eau navigables seront utiles pour contrôler les tarifs des chemins de fer. Si j'avais un conseil à donner à la population de l'Ouest, ce serait d'entretenir à tout événement ces cours d'eau navigables, de ne pas permettre qu'on les obstrue en construisant des ponts fixes ou d'autres ouvrages, mais plutôt d'engager le Gouvernement à poursuivre les améliorations et à maintenir la navigation, car lorsque le pays se développera, on s'apercevra que leur valeur est inestimable.

M. HERRON: Je sais qu'on navigue sur la Saskatchewan depuis trente ans. Mais le ministre ne nous a pas dit au juste quelle est l'importance de la navigation à l'heure qu'il est. Je voudrais savoir, par exemple, si des steamers font des voyages réguliers à heures fixes depuis Edmonton vers l'est jusqu'à Prince-Albert ou jusqu'à quelle distance, ou bien si l'on ne se sert que de bateaux passeurs. Transporte-t-on des marchandises en remontant ou en descendant la Saskatchewan?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais dire.

M. W. H. WHITE: Je puis fournir des renseignements au représentant de Macleod (M. Herron). Beaucoup de bateaux transportaient des marchandises sur cette rivière, avant la construction du Canadian-Northern il y a deux ans. Aucun bateau ne voyage régulièrement entre Prince-Albert et Edmonton, mais il y a quelques bateaux qui partent d'Edmonton et transportent des marchandises jusqu'à Battleford; on s'en sert aussi pour expédier du charbon. Il est très nécessaire d'améliorer cette rivière. Le long des rives de la Saskatchewan, il y a plusieurs gîtes houillers qui sont parfois à 100 ou 150 pieds au-dessous du sol et l'extraction du charbon et son transport au chemin de fer coûtent plus cher que le prix de ce combustible. Si la rivière était navigable, elle offrirait un moyen économique de transport qui n'existe pas à l'heure qu'il est et elle permettrait d'expédier du charbon à Battleford et à Prince-Albert. Il n'y a pas de voie ferrée au nord de la Saskatchewan, mais il y a de grands établissement agricoles et d'élevage et le grain et les bêtes à cornes pourraient être transportés plus facilement par eau que par terre. Si l'on enlevait des cailloux de la rivière, nous verrions en été des bateaux voyager régulièrement entre Edmonton et Prince-Albert. Ces bateaux transporteraient une grande quantité de marchandises, et je crois que tout le charbon que recèlent les rives de la Saskatchewan suivrait la même voie.

M. MAGRATH: J'espère que le ministre fera préparer par son département un plan détaillé concernant l'amélioration des routes navigables de cette partie du pays. Le ministre nous a parlé de la Saskatchewan-du-Nord et il convient que ces travaux contribuent au résultat final qu'il veut obtenir. Le transport par eau en Amérique n'a pas donné satisfaction. Il y a quelques instants, le ministre nous a parlé du Missouri. Je me souviens de l'époque où les biefs supérieurs du Mis-

souri étaient encombrés de steamers; de nos jours, on n'en voit plus. Les chemins de fer semblent avoir remplacé les cours d'eau. Je prétends que cela ne devrait pas être. De semblables dépenses devraient se rapporter à un plan d'ensemble, et on devrait mettre à l'œuvre une brigade d'ingénieurs le long de nos cours d'eau de l'ouest et faire faire une inspection complète, afin que chaque dollar que nous dépenserons nous rapproche des plans perfectionnés de développements définitifs.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette question a trait au crédit suivant pour levés des rapides, etc., sur la rivière Saskatchewan nord et sud et autres cours d'eau navigables.

Territoires du Nord-Ouest, ports, rivières et ponts, réparations et améliorations générales, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme servira aux travaux exécutés dans les territoires du Nord-Ouest, hors des provinces.

Colombie-Anglaise, Athalmer, quai sur la rivière Columbia, $1,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour construire à Athalmer un petit quai demandé dans une requête des habitants de l'endroit. Cette somme nous permettra d'achever les travaux.

Bamfield, rive occidentale de l'île Vancouver, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour refaire et agrandir le quai de Bamfield à la demande du surintendant du poste de télégraphe sous-marin et d'autres personnes.

Rivière Campbell, améliorations et quai, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: A la demande de l'ingénieur divisionnaire, pour réparer le quai sur la rivière Campbell.

M. BARNARD: Quels travaux exécutera-t-on?

L'hon. M. PUGSLEY: Le quai sera renouvelé. Il a été fort endommagé par les tarets. Il serait inutile de le renouveler sans protéger les pilotis. L'ingénieur conseille d'employer des pieux à l'épreuve des tarets, parce qu'ils dureront de 10 à 15 ans et coûteront $5,000.

M. BARNARD: J'ai remarqué qu'on construit en béton quelques-uns des quais de la province de Québec qui ont fait l'objet de la discussion cet après-midi et qu'on calcule le coût approximatif de ces quais au pied cube, ce qui indique que ces ouvrages sont pour ainsi dire permanents. Il est presque admis qu'aucun pilotis dans les eaux du Pacifique ne peut résister plus de quelques années aux ravages des tarets. Le ministre a-t-il pensé à construire des quais durables en se servant de béton ou d'autre chose qui obvierait à la nécessité de les renouveler constamment.

L'hon. M. PUGSLEY: La construction de jetées en béton en Colombie-Anglaise à l'heure qu'il est coûterait très cher. Je ne connais pas de fabriques de ciment là-bas.

M. BARNARD: Je puis renseigner le ministre sur ce point. Il n'est pas difficile de se procurer du ciment. On peut obtenir du ciment de très bonne qualité dans l'île Vancouver.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est manufacturé là?

M. BARNARD: Oui, dans l'un des meilleurs établissements du pays.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a certainement lieu de se demander s'il ne serait pas préférable de construire, autant que possible, des quais en béton aux endroits où les tarets font beaucoup de ravages.

M. BARNARD: Ils en font partout.

L'hon. M. PUGSLEY: Il me semble qu'ils en font partout sur la côte, sauf dans le Fraser dont l'eau est douce. L'ingénieur en chef du département m'apprend qu'il existe du bois appelé sapinette qu'on se procure en Australie—le Pacifique-Canadien commence à l'employer—qui, dit-on, résiste aux ravages des tarets, et nous trouverons peut-être avantageux de nous en servir, ce qui coûterait moins cher que du béton. On suppose qu'il peut durer de 40 à 50 ans, malgré les tarets.

Rivière Columbia, améliorations, $14,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour des améliorations générales dans la rivière Columbia.

M. BARNARD: Où?

L'hon. M. PUGSLEY: A Revelstoke, en amont de Golden et au quai du lac Arrow. Ce sont trois endroits dont on nous prie instamment de nous occuper.

M. BARNARD: Parmi les travaux qu'on exécutera à Revelstoke, y en aura-t-il qui sont de nature à protéger la rive contre l'érosion?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. BARNARD: Je crois que le gouvernement provincial a fait des représentations à ce sujet, vu que ce cours d'eau est navigable. Je voudrais savoir si le ministre a réfléchi à l'opportunité d'exécuter ces travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous emploierons une partie de cette somme à protéger les ouvrages que nous avons contribué à construire, mais nous ne songeons pas dans le moment à ériger d'autres ouvrages dans la rivière Columbia. J'ai reçu du gouverne-

ment de la Colombie-Anglaise une communication me priant de payer la moitié du prix de certains travaux qu'il fait exécuter. Je n'ai pas cru que je devais exaucer cette demande.

M. BARNARD: Nous avons aujourd'hui ouvert plusieurs crédits pour protéger les rives du Saint-Laurent et d'autres rivières de l'Est. Je voudrais savoir si le gouvernement fédéral a quelque raison de ne pas entreprendre de protéger les rives des cours d'eau navigables de la Colombie-Anglaise, comme il le fait dans l'Est.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous achevons quelques travaux de ce genre dans l'Est, travaux entrepris il y a quelque temps, comme nous avons fait en Colombie-Anglaise et dans d'autres provinces; mais, pour des raisons que j'ai énumérées dans une autre circonstance, je crois que nous ne pouvons pas, règle générale, nous livrer à de semblables entreprises. Nous ne pouvons pas admettre que c'est une obligation qui incombe au gouvernement fédéral. Nous pourrons l'assumer dans certaines circonstances. Il peut se présenter des cas où l'entreprise est si colossale qu'il ne serait pas raisonnable de demander à la province d'en supporter tout le poids. En pareil cas, nous prendrons peut-être une part du fardeau; mais, dire que le Gouvernement fédéral est tenu de protéger les bords d'une rivière uniquement parce qu'elle est navigable, c'est énoncer une proposition que je nie absolument.

Je déclare qu'aucune obligation de ce genre n'incombe au Gouvernement fédéral Les autorités provinciales ou municipales ne doivent pas chercher à lui imposer cette tâche ni dire qu'elle lui appartient uniquement parce qu'une rivière ou un lac qui ronge la rivière est navigable. Nous pouvous l'avoir accomplie parfois. Nous sommes venus en aide au gouvernement provincial de la Colombie-Anglaise, mais il ne s'ensuit pas que nous lui prêterions notre concours pour tous les travaux de ce genre qu'il entreprendra.

Si nous le faisions, on nous mettrait en demeure d'exécuter des travaux semblables dans la rivière Macleod, la Saskachewan, le Saint-Laurent, la Lièvre et des centaines d'autres lacs et rivières du Canada. Nous faisons déjà dans la rivière Columbia des travaux pour lesquels nous demandons l'ouverture d'un crédit de $14,500 et nous nous montrons aussi généreux que les fonds à notre disposition nous le permettent pour améliorer la navigation de ces rivières. Nous enlèverons les débris dans les chenaux des bateaux à vapeur afin de venir en aide à la navigation. Nous exécutons beaucoup de travaux aux mêmes fins en différentes régions de la Colombie-Anglaise. Je ne puis pas promettre que le Gouvernement fédéral se chargera de protéger les bords de toutes les rivières uniquement parce qu'elles sont navigables.

M. BARNARD: Le ministre s'est échauffé en discutant cette question.

L'hon. M. PUGSLEY: Nullement.

M. BARNARD: J'ai simplement demandé au ministre s'il ferait exécuter ces travaux et, dans la négative, s'il voyait une différence entre la manière dont la Colombie-Anglaise est traitée et la manière dont il traite la province de Québec. Si je me suis servi de cette dernière comme terme de comparaison, c'est uniquement parce que nous avons ouvert aujourd'hui plusieurs crédits pour des travaux de ce genre dans cette province. Je voudrais savoir du ministre si nous devons comprendre qu'à l'avenir le Gouvernement n'exécutera nulle part des travaux semblables, sauf dans des circonstances spéciales.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est une chose que l'honorable député semble vouloir oublier. S'il examine les ouvrages de protection qui ont été construits dans les différentes provinces pendant les dernières années, je ne crains pas de dire qu'il s'apercevra que le Gouvernement fédéral en a construit autant, sinon plus, en Colombie-Anglaise que dans toute autre province du Canada. Cependant, l'honorable député ne l'admet pas et il semble constamment vouloir prétendre que nous faisons des passe-droits à la Colombie-Anglaise.

M. BARNARD: Et vous en faites.

L'hon. M. PUGSLEY: En réalité, nous avons construit plus d'ouvrages de ce genre dans la Colombie-Anglaise que dans toute autre province du Canada.

M. BARNARD: Je demanderai aux partisans du ministère qui se recrutent en Colombie-Anglaise s'ils considèrent que cette province a été traitée aussi justement que les autres.

L'hon. M. FIELDING: C'est là une autre question.

M. BARNARD: C'est une question à laquelle ni le représentant de Nanaïmo, ni le ministre du Revenu de l'intérieur, n'oseront répondre ce soir.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas la question que le comité discute.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est bien regrettable qu'on soulève ces questions de clocher.

M. J. D. TAYLOR: La question dont le comité est saisi n'est pas une question de clocher. C'est une question d'honneur entre le Dominion et la Colombie-Anglaise, ce qui est beaucoup plus qu'une question de clocher. Nous avons conclu un pacte solennel avec le Dominion et le pacte a été

violé sous plusieurs rapports. Il est stipulé dans un pacte solennel que le Gouvernement fédéral exécutera en Colombie-Anglaise les travaux de toutes sortes qu'il exécute dans les autres provinces du Canada. Tel est le principe que le représentant de Victoria a défendu ce soir.

Il ne s'agit pas d'une question d'opportunisme, d'une question de programme de la part du Gouvernement; il s'agit de savoir s'il se propose de manquer de parole à la Colombie-Anglaise. Le ministre et ses collègues admettent qu'il est très difficile d'obliger l'administration fédérale à tenir ses engagements en pareil cas, mais le sentiment de l'honneur existe encore au Canada, et nous avons représenté à maintes reprises, comme une question d'honneur, que le Gouvernement nous a promis d'exécuter ces travaux et qu'il les exécute dans d'autres provinces, ainsi que je l'ai démontré cet après-midi au sujet de la province de Québec—et si j'ai mentionné celle-ci c'est uniquement parce que nous discutions les crédits qui la concernaient au moment où la question a été mise sur le tapis—ainsi que je l'ai démontré, dis-je, lorsque j'ai cité maints articles relatifs à des ouvrages de protection de toutes sortes dans cette province. J'ai signalé ce fait au ministre des Travaux publics à cause de la discussion de cet après-midi. Je lui demanderai maintenant s'il répudie ce pacte avec la Colombie-Anglaise, ou s'il croit que le présent Gouvernement doit l'observer tel que ses auteurs l'entendaient.

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député me pose cette question, je lui répondrai que le Gouvernement, autant qu'il sache, remplit avec la bonne foi la plus absolue tous ses engagements envers la Colombie-Anglaise. De ce que nous construisons un quai dans une province, il ne s'ensuit pas que nous sommes tenus d'en construire un autre dans la Colombie-Anglaise, qu'il soit nécessaire ou inutile.

M. J. D. TAYLOR: Il ne s'agit pas de cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous exécutons des travaux de toutes sortes dans la Colombie-Anglaise comme dans les autres parties du Canada. L'Etat subventionne des chemins de fer en Colombie-Anglaise aussi bien qu'ailleurs; il y construit des quais et il y a fait du dragage de même que dans toute autre partie du pays.

M. BARNARD: Pas autant.

M. J. D. TAYLOR: Voici la question posée au comité: le Gouvernement continuera-t-il à construire des ouvrages de protection en Colombie-Anglaise, ou s'en tiendra-t-il à son refus, comme le ministre des Travaux publics l'a laissé prévoir?

L'hon. M. PUGSLEY: En ce qui a trait aux ouvrages de protection, notre ligne de conduite sera la même en Colombie-Anglaise que dans toutes les autres provinces du Canada.

M. BARNARD: Le ministre des Travaux publics a déclaré qu'il fait exécuter des travaux de dragage en Colombie-Anglaise comme dans les autres provinces. Il n'y a pas longtemps que je fais partie de la Chambre, mais j'ai eu deux fois l'occasion de lui prouver que le tonnage total des vaisseaux qui fréquentent les ports de la Colombie-Anglaise dépasse celui des vaisseaux qui visitent ses ports favoris des Provinces maritimes, et le dépasse de beaucoup, en vérité. Je lui ai aussi déclaré que la Colombie-Anglaise obtient, pour le dragage et les améliorations de ses ports, environ le cinquième de ce qu'obtiennent les autres provinces, toutes proportions gardées. J'ai fait voir que notre province réclame à grands cris ces travaux publics et qu'elle s'adresse à des sourds.

M. COWAN: Le ministre des Travaux publics plaide ignorance quand il dit qu'il n'a pas connaissance, et je suis peut-être tenu de le renseigner. De fait, le présent Gouvernement, en égard au chiffre de la population, retire trois fois autant de la Colombie-Anglaise que des autres parties du Canada et il dépense en travaux publics dans cette province à peu près un cinquième de ce qu'il dépense ailleurs. Autrement dit, le présent gouvernement ne donne à la Colombie-Anglaise qu'environ le huitième de sa part légitime. Là où devrait régner une parfaite égalité, d'après tous les principes de l'honneur, il y a une différence d'à peu près 8 à 1 au détriment de la Colombie-Anglaise. Le ministre a cherché par deux fois à s'excuser en disant qu'il ignorait la vérité, et j'ose dire que ces calculs sont l'expression de la vérité.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Et moi, j'ose dire que le représentant de Vancouver n'expose pas les faits au sujet de la part des dépenses afférentes à la Colombie-Anglaise, comparativement à la part des autres provinces du Canada.

Mon honorable ami se dit, je crois, le père de la fameuse proposition du gouvernement de la Colombie-Anglaise demandant des conditions plus avantageuses pour cette province, et dont la fausseté des chiffres du tableau qu'il a fait préparer a été absolument établie dans le rapport soumis à cette Chambre il y a quelques années.

M. COWAN: L'honorable ministre pourrait peut-être indiquer où est la fausseté?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Elle est démontrée dans le rapport dont j'ai parlé. L'honorable député fait des assertions générales dans cette Chambre, et n'apporte aucune preuve à l'appui. Il se contente d'affirmer que les sommes accordées à la Colombie-Anglaise sont dans la pro-

portion de 1 à 8 pour le reste du pays, et il prétend que cette province contribue aux revenus du Canada beaucoup plus que les autres. C'est une assertion très vague sur laquelle mon honorable ami étaie tous les arguments qu'il veut, mais l'assertion est difficile à prouver. Je l'en défie sans crainte, car j'ai fait une longue étude de la question. J'admets que la province de la Colombie-Anglaise contribue largement aux revenus du pays, mais cela en dehors de la question qui nous occupe. Les honorables députés de la gauche ont dit que le Gouvernement ne fait pas de travaux publics dans la Colombie-Anglaise. Mais je voudrais savoir quels travaux ont été demandés que le Gouvernement a refusé d'accorder? Pour ma part je n'en connais pas.

M. J. D. TAYLOR: Je puis vous en faire connaître.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je ferai remarquer à l'honorable député (M. Cowan) que pour les travaux considérables et nécessaires du creusage du détroit nous avons inscrit au budget une somme aussi forte qu'il était nécessaire. La Chambre sera appelée à voter pour l'exercice de l'an prochain autant d'argent qu'on pourra en dépenser pendant l'année à ces travaux. Et il en est ainsi pour toute la province. Je ne connais pas que l'on ait refusé aucune demande. Il y a un crédit pour la rivière Fraser dont s'occupe beaucoup mon honorable ami de Westminster, et le Gouvernement travaille à l'amélioration du chenal jusqu'à Westminster, aussi rapidement que les circonstances le permettent.

M. J. D. TAYLOR: L'honorable ministre dit qu'il ne connaît pas de travaux auxquels il ne soit pas pourvu dans le budget. Sans en mentionner un très grand nombre, chose que je pourrais faire facilement, je lui en signalerai deux au sujet desquels je l'ai entendu moi-même faire des promesses à une assemblée publique à Chilliwack durant la dernière campagne; il promettait un nouveau bureau de poste à Chilliwack, un nouvel édifice public et du dragage, dragage qui était supposé être en marche déjà. Les règlements de la Chambre m'obligent à accepter la dénégation du ministre lorsqu'il dit qu'il n'a pas fait de telles promesses, bien que je l'aie entendu moi-même. Je lui demanderai si on lui a jamais demandé de faire ces travaux et s'il a accédé à la demande.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Voilà une chose extraordinaire, monsieur le Président. Tout d'abord je crois que je me garde toujours de faire des promesses de travaux publics dans une circonscription électorale ou de promettre quoi que ce soit dont je n'ai pas la maîtrise absolue, tout autant qu'aucun autre ministre, et je nie absolument avoir fait des promesses de ce genre à une assemblée publique à Chilliwack. Mais il est vrai qu'à cette époque on étudiait la question d'acheter un emplacement pour un bureau de poste. S'il n'a pas été acheté et si l'on n'a pas inscrit au budget un crédit pour construire un bureau à Chilliwack, l'intention était certainement d'en construire un, et si je ne me trompe pas, je crois qu'il y a un crédit dans le présent budget.

L'hon. M. PUGSLEY: La somme est là.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Les crédits pour construction d'édifices publics à Chilliwak, Vernon et deux ou trois autres endroits dans la Colombie-Anglaise ont été rayés du budget, l'année dernière, à cause de la réduction générale qui a été faite dans toutes les dépenses pour travaux publics. Mais je crois que ces crédits sont dans le budget de cette année. J'ai dû dire que je désirais personnellement qu'un édifice public fût construit et que je ferais tout mes efforts dans ce sens. Si j'ai fait une promesse de ce genre, cette promesse est aujourd'hui remplie. Quant au dragage de la rivière Fraser, c'est là une question purement locale. Je me rappelle qu'il a été question de transporter la drague d'un endroit à un autre pour faire certains petits dragages locaux. Je ne sais pas si cela a été fait. C'était certainement l'intention. Mais je ne crois pas, du moins je ne le sais pas, que le Gouvernement ait refusé de construire un quai, un édifice public, faire des travaux, du dragage ou tous autres travaux dans la province de la Colombie-Anglaise, lorsque les demandes étaient justes, et je défie mes honorables amis, de prouver le contraire. La Colombie-Anglaise n'a pas un grand nombre de villes et villages, mais dans presque chaque petite ville de deux à trois mille âmes et plus, nous avons maintenant un bel édifice public, lorsque, à l'époque où le Gouvernement est arrivé au pouvoir, il n'y en avait qu'un seul, si je ne me trompe, certainement pas plus que deux dans toute la province.

M. COWAN: Le ministre me permettra-t-il de lui poser une question? Je présume qu'il sait qu'au point de vue du tonnage, le port de Vancouver vient ensuite de celui de Montréal. Peut-il montrer qu'un seul sou de l'argent public du Canada ait été dépensé pour l'amélioration de ce port?

L'hon. M. TEMPLEMAN: La question est inutile. Il n'y a pas de meilleur port dans le Canada que le port de Vancouver, et il est inutile d'y dépenser beaucoup d'argent pour l'améliorer.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons fait du dragage dans ce port. La drague " King-Edward" y travaille.

L'hon. M. TEMPLEMEN: La grande amélioration qui est nécessaire au port de Vancouver est l'élargissement et le creusage des détroits, et je crois que c'est l'intention du ministre des Travaux publics d'acheter une drague pour faire ces travaux. Dans le cours des deux ou trois dernières années on a construit à Vancouver un des plus beaux édifices qu'il y ait dans le Canada pour la poste et la douane, et le Gouvernement a récemment acheté un terrain pour construire un entrepôt d'examen. Le Gouvernement a donné à la grande cité de Vancouver tous les édifices publics nécessaires et je suis fier de dire que c'est une grande ville. Mes honorables amis font des assertions vagues qu'ils ne peuvent établir. Je ne sais pas ce que nous pourrions faire de plus pour la cité de Vancouver. Le creusage de la rivière Fraser depuis son embouchure jusqu'en amont de Westminster est un ouvrage très important, pour lequel le Gouvernement a déjà dépensé un demi million de dollars, et il faudra des années pour le compléter. Dans la cité de Victoria nous avons dépensé au moins dix fois autant d'argent qu'en a dépensé le gouvernement précédent, et le budget de cette année renferme deux fois la somme qui a été votée l'année dernière pour creuser à certains endroits du port afin de donner plus de facilités à la navigation. Mon honorable ami est bien libre de soulever dans cette Chambre cette misérable question qui a été soulevée lors des dernières élections générales dans la Colombie-Anglaise, savoir l'antagonisme prétendu du Gouvernement fédéral à tout ce qui touche aux meilleurs intérêts de la Colombie-Anglaise. L'accusation est fausse et je défie mon honorable ami de la prouver.

M. COWAN: J'accepte le défi et j'ajouterai: périsse ma main droite si j'ai jamais dans cette Chambre rien dit dont je ne fusse absolument certain. Si je dis la vérité en affirmant que l'on ne traite pas la Colombie-Anglaise comme les autres provinces, le Gouvernement est absolument injuste envers cette province. Le ministre dit que je me trompe. Mais je prouve mon assertion par des chiffres, qui n'ont pas été préparés par moi, mais par le statisticien du Gouvernement fédéral, et ces chiffres sont absolument exacts.

L'hon. M. TEMPLEMEN: Je les conteste absolument.

M. COWAN: Très bien, alors accordez une enquête. Le ministre y consent-il? Je voudrais avoir une réponse. Si le statisticien du Gouvernement dit que mes chiffres sont exacts, le ministre accordera-t-il une enquête?

L'hon. M. PUGSLEY: Quel ministre?

M. COWAN: N'importe quel ministre. Tous si vous voulez. Un ministre est-il prêt à dire que si le statisticien déclare que mes chiffres sont corrects, il m'appuiera dans ma demande d'enquête?

L'hon. M. FIELDING: La proposition est trop ridicule et trop absurde pour que l'on s'en occupe un seul instant. Si la Colombie-Anglaise a raison de demander des travaux publics de même genre que ceux qui sont exécutés dans d'autres parties du Canada, nous écouterons sa demande; mais dire qu'une province contribue plus qu'une autre aux revenus du pays, est une de ces choses ridicules que nous sommes exposés à entendre dans ce Parlement. Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) se rappelle l'époque où la province d'Ontario se croyait la vache à lait du Canada, et disait qu'elle payait pour toutes les autres provinces. Nous avons entendu la ville de Montréal prétendre aussi qu'elle contribuait immensément au trésor du Canada, parce que les importations pour l'Ouest passent par ce port et que les droits sur ces importations sont perçus à Montréal. Mais ces droits sont réellement payés par la population qui est plus à l'ouest, et qui consomme le gros de ces importations. La même remarque s'applique à Halifax et aux autres ports d'entrée, de sorte qu'aucun calcul basé sur les droits perçus aux différents ports ne peut donner une idée juste de la part que chaque partie du pays en paie. Les marchandises qui entrent à un port peuvent être consommées à des milliers de milles plus loin, et c'est ce consommateur qui est à des milliers de milles de distance qui paie la taxe, et non pas l'importateur à Halifax, Saint-Jean, Vancouver, Montréal et Québec; tout calcul que l'on peut faire à cet égard sera nécessairement incorrect; on ne peut que conjecturer. Il serait ridicule de faire une enquête sur une question de ce genre; mais si la Colombie-Anglaise a besoin de travaux publics de même genre que ceux que l'on exécute dans d'autres provinces du Canada, et qui soient nécessaires et utiles pour le développement du commerce, qu'elle en fasse la demande, et si le Gouvernement refuse d'étudier cette demande, alors seulement la Colombie-Anglaise aura raison de se plaindre.

M. COWAN: Il me fait plaisir qu'un ministre au moins ait eu le courage de parler, mais je regrette que le ministre du Revenu de l'intérieur n'ait pas eu ce courage. Le ministre des Finances dit que s'il y a injustice. . .

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas parlé d'injustice.

M. COWAN: A l'égard de la Colombie-Anglaise. . .

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas dit cela.

M. COWAN: Et que la chose soit établie par le statisticien du Canada. . .

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai rien dit de ce genre.

M. COWAN: Cependant il dit qu'il n'accordera pas d'enquête. Il est pourtant le ministre qui, en 1886, a fait voter la Nouvelle-Ecosse pour le rappel de l'union, parce que cette province n'était pas traitée avec justice par le Gouvernement fédéral. Lorsque, cependant, une autre province est maltraitée, il se lève brave comme un lion et dit: Non, je ne vous donnerai rien. Heureusement que les cinq représentants de la Colombie-Anglaise dans cette Chambre peuvent se défendre contre tout ministre qui les défiera de cette manière. Je dirai au ministre que je sais ce que je dis. Je prétends que l'on commet une injustice criante à l'égard de la Colombie-Anglaise, et que refuser une enquête n'est pas à l'honneur du ministre des Finances ni de son gouvernement. Nous sommes prêts à accepter les résultats de cette enquête, mais il faudra qu'elle soit absolument juste et impartiale. Si nous ne pouvons prouver que nous avons raison, nous accepterons le résultat comme des hommes, mais je ne puis comprendre comment un ministre d'aucun gouvernement puisse refuser de rendre justice à aucune province ou aucune partie de la population. Tout ce que nous demandons c'est que l'on nous accorde une enquête juste et impartiale. Le ministre dit que c'est ridicule et quelle raison donne-t-il? Il dit que les marchandises peuvent être entrées à Vancouver mais qu'elles peuvent être consommées à Halifax.

Un DEPUTE: Très bien!

M. COWAN: Et la Chambre approuve le ministre. Mais si le ministre des Douanes était ici il pourrait dire que les marchandises qui entrent au port de Vancouver—les marchandises en transit—ne paient pas les droits au port d'entrée, et s'il prenait la peine d'aller au bureau du statisticien du Gouvernement, il apprendrait que je suis absolument dans le vrai lorsque je dis que nous pouvons constater exactement quelle somme une province paie par tête de sa population au trésor fédéral. Je dis exactement, je me reprends et j'admets qu'il y a certaines marchandises en destination du nord et du Yukon au sujet desquelles on ne peut arriver à un chiffre juste, mais il n'existe aucun doute au sujet des marchandises qui vont dans l'Est ou ailleurs, en dehors du nord et du Yukon. Conséquemment son "non" ne me paraît pas concluant. Si les raisons qu'il a apportées en 1886 pour le rappel de l'union et la sécession de la Nouvelle-Ecosse sont de cette force, je ne m'étonne pas que le résultat ait été changé en 1887.

Je désire assurer le ministre que mon seul but, en soulevant cette question, est que la Colombie-Anglaise obtienne une enquête juste et impartiale au sujet de ces réclamations. Il se peut que nous nous trompions; il est possible que nous n'ayons pas droit de réclamer. Nous ne disons pas que nous avons un droit ou que nous l'avons clairement établi; pour ma part je sais que la preuve en a été faite d'une façon indiscutable, mais je ne demande pas à la Chambre d'accepter ma parole; je demande à la Colombie-Anglaise un tribunal juste et impartial devant lequel nous pourrons être entendus. Personne ne refusera cela—je ne puis comprendre comment les exigences de parti—

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député ne fait pas d'opposition à ce crédit?

M. COWAN: Non; mais j'ai certainement le droit de répondre au "non" sec du ministre des Finances et à ses raisons insuffisantes pour dire "non". J'aimerais que le ministre du Revenu de l'intérieur nous dit s'il est en faveur de donner à la Colombie-Anglaise une enquête juste et impartiale au sujet de ses réclamations.

L'hon. M. FIELDING: Je désire ajouter un autre mot. Je crois que si l'honorable député avait réellement une aussi bonne cause qu'il croit, il se serait exempté d'aller à l'autre bout du continent, et n'aurait pas parlé de la Nouvelle-Ecosse. J'ai réglé cette question avec mes amis, avec mes amis tories de la Nouvelle-Ecosse il y a déjà plusieurs années, et il n'y a rien à gagner à la rouvrir de nouveau. Je n'ai aucune raison de regretter ce qui est arrivé. Mais si je prends les remarques de l'honorable député au sérieux, quelle est sa proposition? Il demande une enquête pour découvrir si la Colombie-Anglaise reçoit en travaux publics autant qu'elle verse dans le trésor. Quelle raison y a-t-il pour que la Colombie-Anglaise obtienne cette enquête? Pourquoi l'honorable député de Grey-est, (M. Sproule), ne demanderait-il pas une enquête semblable pour Ontario? Pourquoi pas mes honorables amis du Manitoba, de l'île du Prince-Edouard et de la province de Québec? Pourquoi le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) et l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) ne demanderaient-ils pas une enquête semblable pour ces provinces?

M. COWAN: Et si leurs réclamations sont justes, pourquoi ne seraient-elles pas écoutées?

L'hon. M. FIELDING: Alors cela voudrait dire que nous chercherons si chaque province reçoit 100 pour 100 de l'argent qu'elle verse dans le trésor—c'est du provincialisme incensé.

M. J. D. TAYLOR: Quel mal y aurait-il à découvrir cela?

L'hon. M. FIELDING: Je dis que le Canada n'est pas administré à un point de vue provincial; il faut qu'il y ait des concessions mutuelles entre les provinces. Si l'on doit compter ainsi pour chaque province, s'il faut qu'une province qui a donné $100 de revenus reçoive $100, c'est une chose ridicule et vous ne pourriez jamais gouverner un pays d'après ce système.

M. COWAN: Je n'ai jamais demandé que nous recevions cent cents pour chaque piastre que nous payons. Il n'y a pas l'ombre d'une chance d'obtenir cela tant qu'il y aura un pouvoir qui distribue l'argent aux provinces qui lui donnent le plus gros vote.

L'hon. M. FIELDING: Et comme mon honorable ami n'a aucun espoir de voir arriver un autre ministère au pouvoir, je ne le blâme pas d'avoir des inquiétudes à ce sujet.

M. COWAN: J'ai cependant le droit de m'attendre que l'on ne me fasse pas dire ce que je n'ai pas dit.

L'hon. M. FIELDING: Je ne crois pas que mon honorable ami puisse m'accuser de cela, mais je serais heureux s'il pouvait me donner une raison qui nous justifierait d'accorder une enquête à la Colombie-Anglaise et d'en refuser une à l'île du Prince-Edouard.

M. BARNARD: Peut-être que l'île du Prince-Edouard n'en a pas demandé.

L'hon. M. FIELDING: L'île du Prince-Edouard croit qu'elle est maltraitée. Mon honorable ami du comté de Queen nous dit qu'elle a des griefs, et j'ai entendu des députés d'Ontario répéter tant et plus que cette province était celle qui payait le plus de taxes au Canada.

M. J. D. TAYLOR: La province de la Nouvelle-Ecosse n'a-t-elle pas eu la même prétention?

L'hon. M. FIELDING: La Nouvelle-Ecosse l'a eue un jour.

M. J. D. TAYLOR: A-t-elle réussi?

L'hon. M. FIELDING: Il y a plusieurs années de cela, et le gouvernement de cette époque a admis les réclamations de la Nouvelle-Ecosse en lui accordant une somme additionnelle.

M. J. D. TAYLOR: Certainement.

L'hon. M. FIELDING: Mais mon honorable ami prétend-il que la Colombie-Anglaise soit dans la même situation?

M. COWAN: Beaucoup plus.

L'hon. M. FIELDING: Puisqu'il nous faut revenir à l'histoire ancienne, la grande différence est celle-ci: La Nouvelle-Ecosse n'est pas entrée dans l'union volontairement, et elle avait le droit de se plaindre si elle le voulait. La Colombie-Anglaise et les autres provinces sont entrées dans l'union volontairement; elles ont posé leurs conditions, elles ont fait un marché et elles n'ont pas le droit de pleurer comme des enfants si ce marché est exécuté. Tout ce que les habitants de ces provinces ont le droit de dire c'est qu'ils sont citoyens du Canada, et devront être traités comme ceux des autres parties du pays. Mais ce n'est pas à l'avantage d'une bonne administration du pays, ce n'est pas à l'avantage de la nation, que de calculer si une province paie $1 et ne reçoit que 99 cents.

M. COWAN: Le ministre a demandé pourquoi la Colombie-Anglaise réclamait et les autres provinces ne réclamaient pas.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas dit cela; j'ai dit pourquoi la Colombie-Anglaise aurait-elle plutôt une enquête que les autres provinces; elle a le droit de faire toutes les demandes qu'elle veut.

M. COWAN: Puisque la question m'est posée je vais répondre. La Colombie-Anglaise a droit d'avoir une enquête parce que le Gouvernement fédéral abuse de tous les pouvoirs que la colonie de la Colombie-Anglaise lui a transférés et en abuse de telle façon que si nous pouvions nous présenter devant une cour d'équité nous obtiendrons justice.

L'hon. M. FIELDING: Nous sommes ici une cour d'équité.

M. COWAN: Mais une cour d'équité qui ferme ses portes; lorsque nous frappons à la porte on nous répond: Non, pas d'entrée ici.

L'hon. M. FIELDING: Oh! non, vous êtes ici.

M. COWAN: La fontaine de justice est fermée. On refuse de nous écouter avec impartialité.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député est dans une situation qu'il ne peut obtenir jugement en sa faveur, et c'est pour cela qu'il dit que la fontaine de justice est fermée.

M. COWAN: Le ministre dit que parce que nous sommes entrés volontairement dans la Confédération en 1870, il y a eu marché. Je ne sais pas quel petit avocat lui a suggéré cette idée qu'un traité est un contrat. C'est la première fois que j'entends dire qu'un traité comme celui que la Colombie-Anglaise a fait avec le Canada est un simple contrat, et que si nous sommes maltraités nous pouvons crier mais qu'il nous faut tout de même nous soumettre. Telle est la conception, la petite conception que le ministre a de la chose. Ceux qui ont étudié ces questions savent que ce n'est pas ainsi qu'agissent des hommes

d'Etat. Le but de l'union était qu'on laisserait à la province, sans lui imposer de taxes injustes, des revenus suffisants pour lui permettre d'administrer ses affaires provinciales et que le Gouvernement fédéral ne prendrait que les revenus nécessaires—et c'est là l'entente—pour lui permettre d'exécuter les obligations résultant de l'entrée de la province dans la Confédération. Le Gouvernement fédéral se trouve donc à avoir le pouvoir d'imposer seulement des taxes indirectes.

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député veut me permettre de l'interrompre, je lui demanderai s'il est bien juste, au sujet de ce crédit de $14,500 pour des améliorations dans la rivière Columbia, de soulever la question d'amender l'Acte de la Confédération de façon à donner à la Colombie-Anglaise une subvention plus forte que celle qu'elle reçoit aujourd'hui. Qu'en pensez-vous, monsieur le Président?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je ne crois pas qu'exception ait été prise.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, j'invoque le règlement.

M. BARNARD: Du moment qu'on invoque le règlement, je crois que cette discussion est logique.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Puisque l'on invoque le règlement, l'honorable député de Vancouver a le droit d'expliquer ce qu'il veut dire.

M. COWAN: C'est la déclaration du ministre des Travaux publics qu'il ne savait pas que la Colombie-Anglaise fût traitée injustement qui m'a porté à protester, et il me semble croire que cette dénégation, cette ignorance qu'il avoue était un bon argument de sa part.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami devrait comprendre que le vote d'un crédit pour des travaux nécessaires dans la Colombie-Anglaise est une question bien différente de celle de savoir si l'acte de la Confédération doit être modifié. Ce sont deux questions tout différentes. Je ne sache pas que la Colombie-Anglaise soit traitée injustement.

M. COWAN: Personne ne le sait mieux que le ministre des Travaux publics, et comme il est avocat de talent, il sait aussi qu'il n'est pas nécessaire de modifier l'Acte de la Confédération.

M. SPROULE: Parlant sur l'objection qui a été prise, je crois que tout membre de cette Chambre, lorsqu'il discute les dépenses dans sa propre province ou ailleurs, a le droit, s'il croit qu'il n'obtient pas une part proportionnée des sommes dont sa province a besoin, de faire une comparaison entre ce qui est dépensé dans sa province et ce qui est dépensé dans une autre.

L'hon. M. PUGSLEY: Je demanderai aux honorables députés de la Colombie-Anglaise de laisser voter ces crédits parce qu'ils sont tous nécessaires.

Rivière Coquitlam, enlèvement d'obstructions, $1,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous voulons enlever des obstructions qui nuisent à la navigation.

M. J. D. TAYLOR: C'est un des travaux publics que nous avons demandés. Fait-on quelques travaux spéciaux dans cette rivière.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avions un crédit pour l'exercice courant, et jusqu'au 31 novembre nous avons dépensé $691. Nous demandons aujourd'hui $1,000 de plus que nous nous proposons d'employer à l'enlèvement d'obstructions qui empêchent le flottage des billes et des attaches de bardeaux. Nous espérons pouvoir faire les améliorations substantielles avec cet argent. Nous avons entendu quelques plaintes au sujet des résultats qu'ont donnés les dépenses qui ont été faites dans le passé. Nous espérons avec cet argent réussir à enlever ces obstructions.

M. J. D. TAYLOR: Quand ces plaintes ont-elles été faites?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai reçu une plainte il n'y a pas longtemps. Je crois avoir reçu une lettre de mon honorable ami sur le même sujet.

M. J. D. TAYLOR: Pour l'information de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur qui ne sait pas que la Colombie-Anglaise a besoin de certaines choses pour le présent, je veux dire que cette plainte a été envoyée de Coquitlam vers le 16 décembre. J'en donnerai lecture:

A l'honorable ministre des Travaux publics,
Ottawa.

Nous, soussignés, propriétaires de scieries à New-Westminster, intéressés dans le commerce de flottage du bois, et résidents de la municipalité de Coquitlam, propriétaires de terrains sur les bords de cette rivière, demandons respectueusement qu'il soit fait une enquête au sujet des travaux que l'on exécute pour améliorer le chenal de cette rivière de puis cinq ans avec l'argent que le Parlement a voté à différentes reprises pour cet objet.

Les deux rives ont été taillées, et tous les arbres coupés et dépouillés de leurs branches ont été jetés dans la rivière, ce qui fait que le chenal est rempli d'amas inextricables de déblais sur lesquels il s'est formé des bancs de sable, qui ont détourné le chenal naturel de la rivière et qui causent des dommages considérables aux terrains sur chaque rive.

Le flottage des billes pendant les crues coûte en conséquence très cher et se fait avec difficulté, vu que les billes s'arrêtent soit sur les bancs de sable au centre du chenal ou s'entassent de chaque côté.

Nous vous soumettons la question respectueusement, vu que la rivière est devenue désordonnée et à moins que l'on fasse disparaître les bancs de sable par du dragage ou autre moyens il en résultera de grands dommages à chaque crue, vu que le chenal est absolument insuffisant pour les fins requises.

Si le ministre a décidé de se conformer à cette supplique il lui faudra augmenter ce crédit, dans le budget supplémentaire, je suppose. S'il est décidé à faire cela, je n'ai pas besoin de parler davantage. Mais, dans le cas contraire, je crois que c'est le temps maintenant de discuter la question. Le ministre se propose-t-il d'accorder un crédit supplémentaire pour la rivière Coquitlam?

L'hon. M. PUGSLEY: Il m'est absolument impossible de dire à mon honorable ami même s'il y aura un budget supplémentaire. Lorsque ce budget sera préparé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général et soumis à la Chambre, alors mon honorable ami saura ce qu'il contient, mais jusque là, à mon grand regret, j'en suis sûr, il m'est impossible de le renseigner.

M. J. D. TAYLOR: Cette réponse peut satisfaire le ministre mais elle n'est pas satisfaisante pour un membre indépendant de cette Chambre qui veut remplir son devoir à l'égard de ses électeurs. Je ne crois pas qu'un membre de cette Chambre puisse accepter cette réponse au nom de ses électeurs. Je ne crois pas que nous soyons envoyés ici pour traiter aussi légèrement que cela les affaires publiques. Lorsqu'un député présente une pétition signée par plusieurs de ses électeurs, et que cette pétition a été dans les mains du ministre pendant plus de trois mois et qu'elle demande un crédit pour un ouvrage qui doit prévenir des dommages, le ministre ne remplit pas son devoir lorsqu'il se lève cavalièrement devant ce comité et donne ce qu'il croit être une réponse habile que nous apprendrons ce que contiendra le budget supplémentaire lorsqu'il sera déposé. Je sais cela tout aussi bien que le ministre, et je ne le remercie pas de son renseignement. C'est une nouvelle preuve de la négligence grossière que le ministre des Travaux publics manifeste à l'endroit des intérêts de la Colombie-Anglaise, de même que le Gouvernement et le ministre du Revenu de l'intérieur, principalement, qui est supposé représenter les intérêts de la Colombie-Anglaise et qui nous a dit, il y a quelques minutes, que le Gouvernement n'avait refusé aucune demande de travaux d'amélioration dans la Colombie-Anglaise.

Je sais personnellement que tous les ans, des tempêtes causent des milliers de dollars de dommages aux terrains situés sur la rivière Coquitlam parce que le département des Travaux publics n'en protège pas suffisamment les bords et n'en règle pas le cours. Comme les pétitionnaires le disent dans leur supplique, l'argent que l'on dépense est gaspillé parce que le crédit est insuffisant. Un millier de dollars par année ne suffit pas pour faire des travaux permanents sur la rive Coquitlam; si le Gouvernement veut empêcher ces dommages il lui faudra adopter des mesures plus vigoureuses que le crédit de un millier de dollars lui permettra d'adopter. J'appelle de nouveau sur cette question l'attention du ministre des Travaux publics et du ministre du Revenu de l'intérieur, le représentant de la Colombie-Anglaise, qui parle sans connaître, lorsqu'il dit que le Gouvernement n'a pas refusé d'accéder à aucune demande de cette province.

L'hon. M. FIELDING: Je ne connais rien de ces travaux spécialement, et je ne prétends pas les discuter, mais, on m'informe que l'honorable député se trompe entièrement lorsqu'il prétend que mon honorable ami le ministre des Travaux publics aurait pu donner une autre réponse que celle qu'il a donnée. Cette réponse est celle qu'il est obligé de donner dans cette Chambre et au dehors à des demandes innombrables. Il est absolument impossible au Gouvernement de déterminer d'avance ce que contiendra le budget supplémentaire. Tant que ce budget ne sera pas déposé devant la Chambre, il est sujet à revision, et peut même être rejeté. Non seulement mon honorable ami le ministre des Travaux publics n'a pas voulu manquer de courtoisie à l'honorable député, mais il a donné la seule réponse qu'il devait donner, lorsqu'il a dit qu'il ne pouvait pas déclarer ce que contiendrait le budget supplémentaire. C'est la réponse qui convient et celle que tous les ministres sont obligés de donner tous les jours.

M. J. D. TAYLOR: Il y a plusieurs manières de répondre. Il aurait été si simple pour le ministre de dire poliment qu'il ne pouvait indiquer ce que contiendrait le budget supplémentaire.

L'hon. M. FIELDING: N'est-ce pas ce qu'il a dit?

M. J. D. TAYLOR: Non.

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'a-t-il dit?

M. J. D. TAYLOR: Il a répondu de façon à vouloir ridiculiser le député qui posait la question.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député est trop sensible; il est extrêmement sensible.

M. J. D. TAYLOR: L'honorable ministre ne l'est pas, et je ne consentirai pas à accepter au nom de mes électeurs une réponse qui n'est pas convenable. J'ai pris la précaution de dire que si le ministre pouvait indiquer qu'il s'occupait de la question

dans le budget supplémentaire ou autrement, je ne poursuivrais pas le sujet. C'était là certainement une demande convenable. J'ai dit que si le ministre s'en occupait, je ne parlerais pas davantage.

Mais le ministre prend la parole et fait une réponse mordante et cavalière.

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette infiniment que l'honorable député soit à ce point susceptible. Je me demande s'il me cherche querelle en ma qualité de ministre des Travaux publics, car dans ce cas, je l'avertirais. . . .

M. J. D. TAYLOR: Est-ce une menace que vous faites?

L'hon. M. PUGSLEY: . . .qu'une telle ligne de conduite n'est pas propre à lui assurer les suffrages des gens raisonnables. L'honorable député m'a demandé de lui dire si un nouveau crédit pour la rivière Coquitlam serait inscrit dans les crédits supplémentaires. Je ne sache pas avoir manqué d'égards envers l'honorable député en lui répondant qu'il ne m'était pas possible de dire même si nous présenterions un cahier de crédits supplémentaires, et que surtout j'étais hors d'état de lui dire ce que contiendrait ce cahier tant qu'il n'aurait pas été effectivement accepté par le Gouverneur général et soumis à la Chambre. Cependant, si l'honorable député affirme que ce crédit de $1,000 qui est inscrit au budget va être entièrement gaspillé sur la rivière Coquitlam, n'y donnera aucun résultat utile, il y aura lieu pour moi avant d'effectuer cette dépense, de me renseigner pleinement quant à son opportunité. Mon prédécesseur, en décidant d'exécuter ces travaux dans la rivière Coquitlam, a cru devoir faire une exception, tellement il avait le désir de plaire. La rivière Coquitlam n'est pas navigable; c'est tout au plus un cours d'eau flottable pour les troncs d'arbres, et mon prédécesseur a dû se demander sérieusement s'il y avait lieu d'inscrire un tel crédit dans le budget. Puisque l'honorable député affirme que cette dépense ne produira aucun bien, que l'argent dépensé jusqu'ici a été gaspillé, n'a donné aucun bon résultat et n'en donnera pas davantage à l'avenir, il y a lieu de se demander si nous devrions appliquer une somme quelconque à cet objet.

M. J. D. TAYLOR: Pour me servir d'une expression un peu vulgaire, je dirai que "ça ne prend pas". Cette menace du ministre d'annuler le crédit affecté à la rivière Coquitlam ne m'effraye aucunement. Il a dû l'inscrire au budget, en vue de remplir ce qu'il jugeait être son devoir envers le public. Maintenant qu'il est inscrit au budget, ni le ministre des Finances, ni le directeur Général des Postes, ne le ministre représentant une circonscription de la Colombie-Anglaise, ne souffriront qu'il en soit retranché pour la mauvaise raison apportée; cela ne regarde pas le ministre des Travaux publics seul, mais bien plutôt le Gouverneur. Je ne me figure pas qu'on lui permette de l'annuler en exécution d'une menace à l'adresse d'un député qui fait simplement son devoir. Encore une fois, je tiens à remettre au point la déclaration du ministre suivant laquelle j'aurais qualifié ce crédit d'absolument inutile.

Ce que j'ai affirmé, c'est l'entière insuffisance de ce crédit en vue du travail à exécuter sur la rivière Coquitlam. Il est bien possible de tirer parti d'une dépense de cinquante, de cent et, à plus forte raison, de neuf cents dollars à cet endroit. Mais le ministre n'a pas employé ces fonds de manière à produire de bons résultats, n'empêche qu'on pourrait en les appliquant autrement en tirer bon parti.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas une menace que j'ai voulu faire, mais il me faut bien prendre au sérieux tout honorable député qui prend la parole en cette Chambre; et quand il affirme que la somme inscrite au budget est trop faible pour donner le moindre résultat utile, j'ai cru que c'était son opinion sincère en qualité de représentant de cette circonscription.

M. J. D. TAYLOR: Je demande l'application du règlement. Le ministre n'a pas le droit de me mettre dans la bouche des paroles que je n'ai pas dites, surtout à la suite des explications que je viens de donner.

L'hon. M .PUGSLEY: J'avais particulièrement en vue la déclaration antérieure de l'honorable député.

M. J. D. TAYLOR: Je demande l'application du règlement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il est de règle d'accepter l'explication fournie par un honorable député.

L'hon. M. PUGSLEY: Il était question d'une déclaration antérieure. Alors, tout ce que je puis dire c'est qu'il ne m'a pas paru hors de propos de prendre au sérieux les déclarations de l'honorable député, et c'est pour les avoir prises au sérieux que j'ai fait les observations dont on se plaint.

Fleuve Fraser (cours inférieur), barrage en aile, travaux de protection de la berge, y compris des réparations, $35,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est destinée à contribuer au maintien d'ouvrages préexistants, depuis la ville de Westminster jusqu'au détroit de Georgie, à empêcher la formation de chenaux latéraux nuisibles, à empêcher l'érosion des berges, aussi à subvenir aux services se rattachant à la navigation du fleuve.

M. J. D. TAYLOR: Le ministre a-t-il reçu dernièrement une communication de

la ville de New-Westminster à l'égard des travaux, et quelle décision a-t-on prise en conséquence?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai reçu une communication de la ville de New-Westminster quant à l'opportunité de continuer les travaux très importants qui ont été entrepris, comprenant à la fois du dragage et l'établissement de jetées de direction, en vue de faciliter la navigation du fleuve.

M. J. D. TAYLOR: Le ministre a-t-il commencé à donner suite à sa déclaration faite l'été dernier dans une assemblée publique à New-Westminster, qu'il allait mettre deux équipes par jour sur le dragueur "Fruhling", en vue d'en obtenir une plus grande somme de travail?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne suis pas très sûr d'avoir adressé la parole à une assemblée à New-Westminster; je ne pense pas l'avoir fait.

M. J. D. TAYLOR: Puisque le ministre tient à ce que je lui mette les points sur les "i", je dirai que c'était à une assemblée de citoyens membres de la chambre de commerce.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, ce n'était pas une grande assemblée, c'était une réunion des membres de la chambre de commerce. En effet, je leur déclarai que je me proposais de mettre deux équipes par jour sur le "Fruhling", et c'est précisément la dépense que le présent crédit est destiné à solder. Nous comptons avoir deux équipes sur le "Fruhling", de manière à pouvoir pousser les travaux avec le plus de célérité possible.

M. J. D. TAYLOR: A quelle date le ministre prévoit-il que le chenal auquel il travaille actuellement sera utilisable?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'est pas possible de le dire avec exactitude lorsqu'il s'agit, comme dans le cas actuel de sable mouvant. C'est une entreprise très considérable, mais nous espérons que dans un avenir assez rapproché, le chenal sera en bon ordre.

M. J. D. TAYLOR: J'ai posé la question l'autre jour au Gouvernement, et si la réponse qui fut alors donnée par le ministre était sincère, il me semble qu'il devrait encore s'en souvenir aujourd'hui. Je regrette qu'il ait déjà oublié la date indiquée dans cette réponse; elle était tellement rapprochée que j'en avais repris courage, beaucoup plus que par l'effet des nouvelles transmises de New-Westminster. Les habitants de cette ville prennent un intérêt très vif à l'exécution de cette besogne, et le 7 janvier de la présente année, la chambre de commerce de New-Westminster adressait au très honorable sir Wilfrid Laurier une pétition sur le sujet. Cette pétition a dû parvenir au ministre des Travaux publis; elle est ainsi conçue:

Au très honorable sir Wilfrid Laurier,
G.C.M.G., C.P., Ottawa.

Monsieur le premier ministre,—La chambre de commerce de New-Westminster croit nécessaire de soumettre de nouveau à l'attention de votre Gouvernement la question du chenal maritime du Fraser.

La chambre de commerce désire exprimer sa reconnaissance du travail exécuté jusqu'ici par le nouveau dragueur "Fruhling", sans lequel le chenal, à son embouchure, serait probablement devenu impraticable pour les paquebots, même de dimension ordinaire. Tel qu'il est, cependant, ce n'est que lorsque la marée haute se produit de jour que les navires d'un tirant de 22 ou 23 pieds d'eau peuvent y entrer ou en sortir, ce dernier chiffre représentant le maximum de tirant avec lequel on puisse prudemment s'aventurer actuellement dans ce chenal.

Le volume du trafic maritime remontant le fleuve a pu être maintenu l'année dernière au chiffre des années précédentes; mais diverses grandes entreprises industrielles ont été, et sont encore à l'heure qu'il est, empêchées de s'établir sur les bords du fleuve par la crainte des retards que devront subir les navires à l'entrée et à la sortie, en attendant que se produisent les marées de plein jour. Comme exemples de faits de cette nature, nous dirons que la chambre de commerce a reçu dernièrement une communication des agents de la ligne des paquebots Blue Funnel, faisant le service direct entre Liverpool et Vancouver, nous informant de leur intention de faire remonter leurs navires jusqu'à notre port, dès qu'ils seront assurés de la navigabilité du chenal. Autre exemple, un navire nolisé pour le transport d'une cargaison de tuyaux de fer à destination de notre ville, et livrable en mars prochain, ne pourra se rendre jusqu'ici, par suite de la trop faible profondeur de l'eau sur les hauts fonds de Sand-Head.

En vue des besoins du trafic en perspective, il est indispensable d'établir sans retard un chenal assez profond pour livrer passage aux navires les plus grands faisant le service sur l'océan Pacifique, en tout état de marée, chenal pourvu de bouées et de lumières qui permettent d'y naviguer la nuit aussi bien que le jour.

La chambre de commerce est d'avis que, pour obtenir ce résultat dans un délai raisonnable, il va falloir ou bien augmenter l'effectif des dragueurs en activité sur le fleuve, ou bien commencer sur-le-champ l'établissement d'une jetée, depuis Garry-Point jusqu'au bord des hauts fonds de Sand-Head regardant le large, suivant la proposition et la recommandation contenues dans les rapports soumis jusqu'ici au Gouvernement par les bourgeois de New-Westminster.

La chambre de commerce a le ferme espoir que le Gouvernement mettra sans retard cette question à l'étude et que dès la présente session du Parlement il votera les sommes nécessaires pour poursuivre vigoureusement les travaux à cette fin.

Le ministre se rendra compte d'après ce qui précède que l'on prend plus qu'un intérêt ordinaire à la rapide exécution de ces travaux, car il se trouverait un nombre beaucoup plus grand de navires à remon-

ter le Fraser si l'on avait meilleure assurance de le faire avec succès. Des industries importantes sont établies à New-Westminster, et notamment en ce qui regarde les nouveaux établissements à New-Westminster, c'est un très sérieux inconvénient d'avoir à faire venir les marchandises par une autre voie que celle du fleuve Fraser.

Fleuve Fraser, en vue de rembourser à la municipalité de Delta la moitié des frais d'établissement de travaux d'urgence pour la protection de la berge sud du fleuve, à proximité de Ladner's-Landing, à condition que le gouvernement de la Colombie-Anglaise verse l'autre moitié, $1,850.

M. COWAN: Pourquoi cette division?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est M. John Oliver, je pense, qui s'est adressé à moi de la part de la municipalité et m'a dit avoir l'assurance de la part du gouvernement provincial du remboursement de la moitié de la dépense en question, sous condition que mon département payât l'autre moitié; c'est ce qui m'a fait rédiger ce crédit dans ces termes.

Ports, rivières et ponts, réparations et améliorations en général, $10,000.

M. J. D. TAYLOR: Puisque nous en sommes à ce crédit, je me fais un devoir de rappeler de nouveau au ministre du Revenu de l'Intérieur certains ouvrages qui ont été demandés pour la Colombie-Anglaise et n'ont pas été accordés. Je ne vois rien dans le budget au sujet des travaux dont je vais parler à l'instant, et j'en dois conclure que le Gouvernement ne s'en est pas occupé. J'ai ici une lettre qui a tous les caractères de l'authenticité et qui est conçue dans ces termes:

Je vous signale encore une fois la nécessité de supprimer les obstacles à la navigation sur le cours supérieur de la rivière Lillooet. Tous nos instruments agricoles et marchandises encombrantes, qu'il ne nous est pas possible de transporter à dos de cheval, doivent être remorqués sur les lacs Harrison et Lillooet et sur le corps supérieur de la Lillooet, et il est à peu près impossible de faire remonter la rivière à des embarcations. Les embâcles de billes dans la rivière sont tellement nombreuses que les bateliers exposent grandement leurs vies en tentant de remorquer ces marchandises sur ce cours d'eau. Le Gouvernement, en 1908, a appliqué quelque mille dollars à dégager ces embâcles et les résultats ont été très satisfaisants. Nous avons écrit à M. Templeman le priant d'obtenir s'il le pouvait un crédit pour l'exécution d'un travail de même nature. Il a répondu qu'il ferait de son mieux. Nous espérons que vous ferez tout en votre pouvoir pour engager le Gouvernement à faire disparaître ces embâcles ce qui serait d'un très grand avantage pour notre établissement.

Je prierai le ministre de dire s'il a donné quelque attention à l'état des choses sur le cours supérieur de la Lillooet, dont le Gouvernement a été informé non seulement cette année, mais aussi l'année dernière par l'auteur même de la présente lettre.

L'hon. M. PUGSLEY: Je dirai à l'honorable représentant que j'ai eu la question à l'étude.

M. J. D. TAYLOR: Le ministre a eu la question à l'étude, mais en serons-nous plus riches?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce que je ne saurais dire. Mais le crédit en délibération pourra être utilisé pour cette fin; je me rends compte que la rivière Lillooet est un cours d'eau navigable où il peut être à propos d'exécuter de ces travaux. Mon département y a déjà fait faire des ouvrages, et je compte qu'au moyen du présent crédit nous pourrons en faire exécuter d'autres dans le cours de la prochaine saison.

M. J. D. TAYLOR: Il est un autre crédit qui a été mis à l'étude par le Gouvernement il y a déjà quelque temps. Je me suis permis de le signaler à la Chambre l'année dernière, et le ministre a alors promis de s'en occuper. Il s'agit de l'amélioration du cours du fleuve Fraser entre Chilliwack, terme de la navigation, et Agassiz. J'ai fait observer au ministre que par suite de la sédimentation qui s'est produite entre ces deux endroits, il est impossible de faire remonter les embarcations jusqu'à Agassiz. C'est un phénomène de date assez récente, car lorsque le Gouvernement fédéral s'est chargé du fleuve Fraser, il était navigable jusqu'à Yale, qui est situé à une très grande distance en amont d'Agassiz. J'ai indiqué que les habitants d'Agassiz étaient à peu près dans la même situation que ceux de Sainte-Croix dont il a été question cet après-midi, en ce sens qu'il serait très à propos pour eux d'expédier leurs produits par eau, mais qu'il leur est impossible de le faire, les embarcations ne pouvant pas remonter jusque-là. J'ai proposé au ministre d'affecter un crédit très modeste à l'enlèvement des obstacles entre Chilliwack et Agassiz, et à l'établissement à Agassiz d'un quai quelconque, quand même il serait du genre le moins coûteux, afin de soustraire les habitants à l'obligation de payer des frais excessifs de transport à la compagnie du chemin de fer, et de leur permettre d'expédier leurs produits par bateau à New-Westminster. Je prie le ministre de dire ce qui a été fait en ce sens entre la dernière session et celle-ci.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député doit faire erreur lorsqu'il prétend que j'avais promis de m'occuper de cette affaire, si par là il entend dire que j'avais promis de le faire.

M. J. D. TAYLOR: Non, le ministre ne l'avait pas promis.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'a rien été fait que je sache dans l'intervalle; mais peut-être pourrons-nous le faire au moyen du présent crédit. J'irai aux renseignements et je m'assurerai si nous pouvons appliquer une partie de l'argent à cette fin.

M. HERRON: Quand le ministère a-t-il pris le parti de ne plus rien faire pour la protection des berges et cours d'eau? Est-ce depuis un an ou deux, ou est-ce de plus longue date?

L'hon. M. PUGSLEY: Je dois dire que depuis que je suis ministre des Travaux publics j'y ai réfléchi, vu l'importance de plus en plus grande des demandes de cette nature qui sont adressées au Gouvernement. J'ai discuté la question avec mes collègues. Nous nous rendons tous compte que si nous nous chargions d'exécuter les travaux de cette nature, les finances du Gouvernement fédéral en seraient lourdement grevées. Nous ne refusons pas absolument d'entreprendre de travaux de cette nature, mais nous voudrions nous en tenir autant que possible au maintien des ouvrages déjà commencés. Dans les crédits en délibération même, il se trouve compris des travaux de cette nature pour la Colombie-Anglaise, mais je m'efforce le plus possible de réduire les dépenses pour travaux de cette nature.

M. HERRON: Les élections y ont peut-être été pour quelque chose. Le ministre avait inscrit un crédit pour la protection des berges des cours d'eau dans ma circonscription, c'est-à-dire pour la protection de propriétés de l'Etat, et il l'a annulé à la suite de l'élection de 1908. Est-ce parce que la circonscription n'avait pas répondu à l'attente du ministère?

M. J. D. TAYLOR: Je vais signaler au ministre une autre question qui a été soumise à son département, une demande de subvention qui n'a pas été agréée, et dont le ministre du Revenu de l'intérieur n'a pas eu connaissance. Elle est de la part de William Wilson, de l'île Cottonwood, près de Chilliwack, qui dit que depuis deux ou trois ans il adresse des pétitions au sujet des dégâts causés sur sa ferme par un courant résultant de la formation d'une barre sur le fleuve Fraser, vis-à-vis de son établissement, barre qui disparaîtrait si les conseils que je donne en vue du curage du fleuve jusqu'à Agassiz étaient suivis. M. Wilson dit qu'à un moment M. Kickbush, qui exerce la direction des travaux pour le Gouvernement à cet endroit, fit venir l'aide-ingénieur régional, M. Gauvreau, qui parla de draguer un chenal à travers le banc. M. Wilson ajoute qu'on était à faire signer dans le temps, le 22 novembre dernier, une pétition au Gouvernement. Je me demande si le ministre se propose de prendre quelque mesure de protection de cette nature à Chilliwack.

M. TAYLOR.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'y ai pas songé. Au fur et à mesure que les cas se présenteront, il nous faudra décider quels sont les travaux les plus urgents à exécuter au moyen de ce crédit de $10,000. Je regrette de ne pouvoir en dire davantage sur le sujet pour le moment.

M. J. D. TAYLOR: Il est encore une question que je dois porter à l'attention du ministre. Il s'agit du même endroit, et de travaux de dragage qui mettraient les vapeurs à même d'aborder au quai; et si cela ne peut être fait on demande d'améliorer la route de manière à ce que les marchandises et voyageurs puissent être transportés jusqu'au débarcadère actuel du bateau. Lorsque j'ai abordé ce sujet, l'autre soir, le ministre a répondu qu'on ne lui avait adressé aucune demande à cet effet de Chilliwack, et la seule conclusion que nous pouvions tirer de ses paroles, c'est que si pareille demande lui était adressée, il s'en occuperait et la mettrait à l'étude. J'ai ici une note de la Chambre de commerce de Chilliwack qui indique à quel point on y souffre du manque d'ouvrages comme ceux que j'ai mentionnés. La lettre accompagnant la note est ainsi conçue:

J'ai l'honneur de transmettre sous ce pli le texte du rapport relatif à l'état des choses au débarcadère du fleuve Fraser à Chilliwack, et les statistiques à l'appui des prétentions des habitants de cette vallée demandant qu'on y porte remède.

Les moyens de chargement et de déchargement des marchandises au débarcadère du fleuve Fraser, mis à la disposition des marchands et cultivateurs, ces derniers formant le fond de la population, sont absolument insuffisants et il en résulte de grands inconvénients, des frais considérables et parfois des pertes pour ces deux classes de personnes.

Le rapport ci-inclus a pour objet de mettre entre vos mains des données certaines quant à l'importance des opérations dans la vallée de la Chilliwack et de faire ressortir l'entière insuffisance des moyens mis à la disposition des expéditeurs.

Dans l'espoir que ces données vous permettront de mieux faire valoir les raisons qui militent en faveur de l'exécution de travaux d'amélioration à cet endroit.

J'ai l'honneur de me souscrire,

Votre, etc.,

H. P. WILSON.

Puis leur note, qui donnera au ministre une bonne idée de l'importance des opérations dans la vallée de la Chilliwack généralement, est reproduite ci-après.

CHILLIWACK (C.-A.).

Marchandises reçues et expédiées aux débardères du fleuve Fraser.

La quantité des marchandises expédiées et reçues au port de Chilliwack, sur les bords du fleuve Fraser, pour l'exercice clos en juillet 1909, forme le fort total de 26,474 tonnes.

Le vapeur " Beaver ", exploité par la compagnie du Pacifique-Canadien a transporté 16,474 tonnes, suivant les rapports fournis par le directeur du trafic-marchandises, et le vapeur " Ramona " et autres bateaux exploités par la compagnie Western Steamboat de New-Westminster ont transporté, autant qu'il est possible de s'en assurer par les rapports fournis, à peu près 10,000 tonnes.

Quais.

Il se trouve à ce port un quai de l'Etat situé de telle manière qu'il n'est utilisable pour les vapeurs qu'un petit nombre de mois dans l'année; et d'après un état fourni par les employés de la compagnie de navigation, les trois quarts au moins des marchandises doivent être embarquées et débarquées en un point situé plus d'un mille en aval du quai de l'Etat, en raison de ce que l'eau n'est pas assez profonde pour permettre aux vapeurs d'atteindre leur débarcadère propre. Depuis nombre d'années, cet état de choses occasionne beaucoup d'ennuis et d'inconvénients aux marchands et exportateurs de cette vallée; et il faut tenir compte que la période de l'eau basse comprend la saison des pluies à l'automne ainsi que l'hiver et le printemps. La plus grande partie des envois est faite par les cultivateurs à l'automne et au printemps, et consiste en fruits et légumes de toutes sortes, pommes de terre en grandes quantités, foin, bestiaux sur pieds et abattus; et à la même époque les marchands reçoivent leurs assortiments de marchandises d'hiver, etc. En hiver et au printemps, il s'expédie encore de grandes quantités de foin, de pommes de terre, et autres produits de la ferme tenus en magasin, et les marchands et détaillants de leur côté reçoivent leurs assortiments de marchandises d'été, machines, farines et provisions, de sorte que durant la période où le quai de l'Etat se trouve en commission, c'est-à-dire de mai à septembre il s'expédie assez peu de marchandises. Les installations faites au point le plus rapproché où les bateaux puissent accoster à l'eau basse, ont un caractère provisoire et occupent un banc de gravier que la crue des eaux au printemps emporte d'habitude.

Pour tout abri, il se trouve un hangar bâti sur une allège, et il arrive souvent que les marchandises d'une nature périssable soient laissées à la pluie, faute d'un local pour les remiser. Les marchandises une fois sorties des mains des employés des compagnies de transport sont fréquemment exposés au mauvais temps, et les marchands ne sauraient se faire indemniser des dommages ainsi subis par ces marchandises à la suite d'un trajet de plusieurs mille milles, peut-être, et lorsqu'elles ne sont plus qu'à deux ou trois milles de leur destination.

Par suite de la nature du banc de gravier sur lequel, comme il est dit ci-dessus, la plus grande partie des marchandises sont déposées, au départ ou à l'arrivée, il est impossible de maintenir une route convenable pour le transport des marchandises lourdes à des époques de l'année où les meilleurs chemins se brisent sous l'effet de la pluie ou de la gelée; et les inconvénients résultant du charroi de marchandises lourdes, coûteuses et encombrantes sur ce qui n'est après tout qu'une grève, et le nom de berges en talus ne sont presque pas supportables, pour ne rien dire des dangers que l'on court dans le transport des passagers.

A maintes et maintes reprises, le gouvernement fédéral a été invité à pourvoir au dragage et à l'entretien du chenal. . .

Je signale particulièrement ce passage à l'attention du ministre du Revenu de l'intérieur:

. . .de manière à ce que le quai et les hangars qui sont inutilisables la plus grande partie de l'année puissent servir, et que les ennuis dont souffrent aujourd'hui les exportateurs et consignataires soit allégés; mais on s'est borné à des promesses, et, sous le coup d'instances très pressantes, à quelques réparations opérées au hangar trop exigu établi au pied du banc de gravier.

Statistiques.

Que le district de Chilliwack, qui comprend la ville et la fertile campagne environnante soit important, et ait droit d'exiger du Gouvernement un remède à l'état de choses actuel en ce qui regarde la réception et l'expédition des marchandises à cet endroit du fleuve Fraser, c'est ce que font voir certains chiffres relatifs aux opérations postales, à celles des compagnies de factage et des manufactures, ainsi qu'au nombre des habitants.

Population.

La population du district, y compris la ville de Chilliwack qui est constituée en corporation, était, d'après une estimation faite il y a déjà quelque temps, de 5,500; mais on s'attend à ce que le prochain recensement accuse un chiffre plus élevé, car de nouvelles familles viennent s'établir dans ce district de semaine en semaine.

Vient ensuite une page de statistiques dont je ne donnerai pas lecture. Toutefois, la question me paraît assez importante pour occuper l'attention du comité, même à cette heure avancée de la nuit. On verra à l'examen de ces statistiques que les habitants de Chilliwack, par suite de l'absence de quais pour l'embarquement et le débarquement de leurs marchandises voyageant par eau, éprouvant une perte équivalente au surcroît des frais occasionnés par le transport de leurs marchandises, et ce surcroît est de $10,000 par année. C'est là le montant de la taxe prélevée d'année en année sur ses habitants, par suite de la négligence du Gouvernement à installer des ouvrages dont le prix une fois pour toutes ne s'élèverait probablement pas à plus que la perte annuellement subie. C'est là un état de choses dont le ministre du Revenu de l'intérieur en sa qualité de représentant de la Colombie-Anglaise n'aurait pas dû ignorer l'existence. Il me semble bien qu'il devait en connaître quelque chose. Je l'ai entendu adresser la parole devant des assemblées à Chilliwack. Je sais qu'il y a passé toute une journée, et il a dû se mettre au courant de toutes les circonstances. Je suis surpris de l'enten

dre dire à la Chambre qu'il n'est pas, à sa connaissance, de demande de subvention de la part des habitants de cette circonscription qui n'ait été agréée par le Gouvernement. Allons donc, la population de ce centre paye une taxe spéciale de $10,000 par année en vue de s'assurer les moyens d'embarquement et de débarquement que l'Etat devrait fournir. Ce sont là des travaux dont l'exécution s'impose avec urgence, et le ministre devrait en faire un cas très spécial, considérant le nombre d'années que ces gens souffrent de cet état de choses.

L'hon. WM TEMPLEMAN: Quand j'ai mis le représentant de la Colombie-Anglaise au défi de prouver qu'une demande quelconque de travaux publics dans cette province avait été rejetée, je voulais parler, bien entendu, de travaux d'une grande importance, et non pas d'ouvrages comme ceux signalés par l'honorable député. Personne n'est mieux au courant que celui-ci des difficultés de la navigation du fleuve Fraser, et je me rends parfaitement compte pour ma part des ennuis dont souffrent les cultivateurs du comté de Chilliwack. Il est vrai qu'ils manquent de moyens d'embarquement et de débarquement de leurs produits, mais c'est la conséquence du déplacement continuel du cours du fleuve, de la formation de bancs de sable, du travail des eaux sur les berges et les îles, de l'apparition de nouvelles îles, et du déplacement continuel du chenal. Tout vis-à-vis du débarcadère de Chilliwack, on observe de grands bancs de gravier, où il se trouvait il y a dix ans une ferme de 160 acres que les eaux ont fait disparaître. Le fleuve Fraser sera toujours une source de difficultés pour toute administration chargée d'assurer sa navigabilité. J'ai maintes fois discuté la question avec M. Keefer, ingénieur local, et il a été fait des travaux, mais qui probablement n'ont pas été suffisants pour permettre aux steamers de se rendre au quai actuel. M. Keefer est des plus désireux d'utiliser les crédits votés pour le fleuve Fraser, de manière à assurer aux cultivateurs établis tout le long de la vallée, aussi loin que Chilliwack, tous les avantages possibles; et je suis bien sûr que le département a à cœur d'exécuter précisément ces sortes de travaux dont parle l'honorable député. Je le répète, lorsque j'ai déclaré que les représentants de la Colombie-Anglaise n'étaient pas en mesure d'établir le bien fondé de leur accusation, je voulais dire qu'ils ne pouvaient indiquer aucune demande de travaux publics importants qui eût été rejetée. Je sais qu'il se trouve ici et là dans la province des endroits où il devrait être construit des quais, et qui ne figurent pas encore dant le budget; mais cela va venir. De même il y aurait lieu d'exécuter des travaux de dragage sur divers points du fleuve Fraser, tandis qu'ailleurs il serait nécessaire de construire des quais, mais ces endroits ne sont pas très nombreux, et d'ici à bien longtemps, j'en suis sûr, nous pourrons satisfaire à tous ces besoins.

M. J. D. TAYLOR: Je dois féliciter le ministre du Revenu de l'intérieur sur l'état florissant de ses finances qui lui fait juger indigne d'attention de sa part, grand seigneur qu'il est, l'absence d'installations qui inflige aux habitants de Chilliwack une perte de $10,000 par année.

Voici encore un autre besoin qu'il me faut signaler à son attention. Je veux parler des travaux de balisage dans la rivière Serpentine, utilisées par la municipalité de Delta, vers l'embouchure de cette rivière. Des travaux ont été entrepris il y a nombre d'années; le ministre d'alors se rendant compte de l'opportunité de rendre navigable la rivière Serpentine. Dans le cours des années, ces ouvrages se sont détériorés. Le 24 septembre dernier la lettre suivante fut adressée au secrétaire de la Chambre de commerce de New-Westminster qui avait été zélé dans l'intérêt des pétitionnaires:

Ottawa, 24 septembre 1909.

Monsieur Charles H. Stuart-Wade, M.S.R.G.,
Secrétaire-trésoier
De la Chambre de Commerce,
New-Westminster (C.-A.)

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 du courant relative aux travaux de balisage dans la rivière Serpentine; je dois vous dire que le capitaine Gaudin nous a promptement référé vos lettres de date antérieure, avec recommandation de remplacer les balises indiquant le chenal de la rivière Serpentine. L'offre la moins élevée que le capitaine Gaudin ait pu obtenir en vue de l'exécution de ce travail s'élève à la somme de $1,062, et le département devrait, en outre, installer plusieurs bouées; et comme, si nous en jugeons par l'expérience du passé, la durée des balises ne sera que de deux ou trois ans, nous ne sommes pas très sûrs que le mouvement du trafic dans ce district soit assez actif pour légitimer une telle dépense. Nous nous proposons, en conséquence, de ne rien faire tant qu'un expert du département n'aura pas visité les lieux et ne se sera pas rendu compte des conditions sur place. Le crédit affecté aux travaux de balisage n'est pas considérable, et il nous faut dépenser l'argent là où son emploi sera avantageux pour le plus grand nombre de navires.

J'ai l'honneur d'être, votre, etc.,

C. STANTON,
Sous-ministre adjoint de la Marine et des Pêcheries.

Depuis la date à laquelle cette lettre a été écrite, on a eu amplement le temps d'envoyer un expert. J'aimerais savoir quelle a été la conclusion de son enquête.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député aborde des sujets qui ne regardent aucunement le ministre des Travaux publics. C'est là une question relevant du département de la Marine et des Pêcheries, et si

l'honorable député veut bien attendre la discussion des articles du budget de ce département, le ministre intérimaire, j'en suis sûr, lui fournira avec plaisir les renseignements demandés.

M. J. D. TAYLOR: N'avons-nous pas fait les frais de balisage?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une question qui relève du département de la Marine.

M. J. D. TAYLOR: Vous avez fait les frais d'ouvrage de cette nature?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. SPROULE: Il y a un moment, j'ai proposé que la Chambre lève sa séance; je prie maintenant monsieur l'Orateur suppléant de déclarer la séance close.

L'hon. M. FIELDING: Non, je préfère proposer que la séance soit levée.

(Rapport est fait des résolutions adoptées.)

NEGOCIATIONS RELATIVES AU TARIF DOUANIER.

M. J. D. TAYLOR: Le ministre des Finances est-il en mesure de nous renseigner quant à des négociations en cours avec le gouvernement de Washington relativement au tarif? Des dépêches de Washington indiqueraient, paraît-il, qu'il s'y passe quelque chose d'important, et le public est inquiet de savoir si le ministre a quelque chose à nous communiquer à ce sujet.

L'hon. M. FIELDING: La question n'est pas en tel état que nous puissions rien communiquer à la Chambre pour le moment.

M. SPROULE: Que ferons-nous lundi?

L'hon. M. FIELDING: Nous reprendrons le débat sur la marine.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à minuit et vingt, samedi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 28 février 1910.

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

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. W. M. MARTIN: Monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre sur un compte rendu inexact qui figure dans le "World", de Toronto, du 25 février dernier.

Voici le texte:

Ottawa, 24 février (dép. part.). Si le bill sur la marine n'est pas retiré et renvoyé à la prochaine session, ce ne sera pas la faute de quelques députés libéraux de l'Ouest, qui font signer, ce soir, une pétition qui doit être présentée à sir Wilfrid Laurier, afin qu'il fasse de deux choses l'une: mettre fin au débat sur le bill de la marine, afin que les députés puissent se trouver chez eux pour Pâques ou bien retirer le bill.

Il va sans dire que dans les circonstances actuelles il est impossible d'abréger cet important débat, et au train dont elle y va, la Chambre ne saurait terminer sa besogne avant le mois de juin, quand bien même on consacrerait la soirée de mercredi à l'expédition de ce travail. En dernière analyse, la pétition se borne donc, en réalité, à demander le retrait du bill.

Les libéraux de l'Ouest, ainsi que les libéraux de l'Ontario occidental ne sont guère épris du projet de loi et ils seraient bien aises de le voir enterré.

Il n'y a que l'apparence de la vérité dans cet entrefilet de journal. Il est vrai qu'on a fait signer une pétition parmi les députés des deux côtés de la Chambre; cette requête a été dressée, non pas par des députés libéraux de l'Ouest, mais par des députés libéraux et conservateurs de chaque côté de la Chambre. Il n'est nullement question dans cette pétition de la clôture du débat sur la marine avant Pâques, et il n'y est rien dit non plus sur le retrait de ce projet.

Cette pétition a tout simplement été dressée par un certain nombre de députés, de chaque côté de la Chambre, dans le but d'appeler l'attention du premier ministre (sir W. Laurier) et du chef de l'opposition (M. R. L. Borden) sur le vœu exprimé par nombre de députés, désireux de retourner chez eux pour Pâques, si la chose est possible, et qui voudraient qu'on prît les mesures voulues pour qu'ils ne reviennent pas ici après l'ajournement. J'ai sous les yeux partie d'une requête qui porte la signature de quelques députés, et je dois dire qu'elle est d'un caractère tout à fait anodin. C'est tout simplement une pétition adressée aux deux leaders de la Chambre, et leur demandant de prendre des mesures pour que la prorogation ait lieu avant Pâques.

Rien n'indique dans ce document la moindre tentative d'empêcher la libre discussion du bill de la marine ou de toute autre question d'intérêt public, et la meilleure preuve que la pétition a été vue d'un œil favorable par les membres des deux côtés, c'est que la partie de la pétition que j'ai sous les yeux est signé par soixante-dix députés des deux côtés de la Chambre.

M. STAPLES: Combien y figure-t-il de députés de la gauche?

M. W. M. MARTIN: Avant de répandre de pareilles nouvelles, les journaux devraient se renseigner à bonne source.

M. STAPLES: Combien y figure-t-il de députés de la gauche?

M. W. M. MARTIN: Si mon collègue veut bien patienter quelque peu, des députés de l'autre côté de la Chambre viendront corroborer ce que j'affirme.

M. STAPLES: Je n'ai pris la parole que pour demander combien de députés de la gauche ont signé cette pétition.

M. W. M. MARTIN: J'ai sous les yeux, les pétitions, sauf une, qu'on a fait signer par les députés de la gauche. Sur une de ces feuilles figurent au moins deux députés de l'autre côté de la Chambre.

M. J. D. TAYLOR: Je suis un des députés de la gauche qui se sont chargés de faire signer cette pétition, et comme l'a observé mon honorable collègue (M. W. M. Martin) nous n'avons visé qu'à appeler l'attention des leaders de la Chambre sur l'importance d'obtenir que la prorogation eût lieu dans un délai raisonnable. En tant que j'ai pu l'apprendre, il règne un vif mécontentement, des deux côtés de la Chambre, au sujet de la longueur de la période écoulée depuis l'ouverture de la session et le petit nombre des affaires expédiées. J'affirme sans crainte que les députés des deux côtés tiendraient beaucoup à obtenir quelque arrangement plus satisfaisant que celui qui existe aujourd'hui, tant pour la convocation du Parlement que pour l'expédition des affaires, après la réunion des Chambres.

OBSERVATIONS SUR LA LOI DES BANQUES.

L'hon. M. FOSTER: Je désirerais savoir si le ministre des Finances pourrait nous éclairer sur le moment où il est permis d'espérer le dépôt du projet de loi sur les banques.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): J'avais songé à déposer sur le bureau une refonte complète de la loi des banques et ce travail est déjà fort avancé. Je connais les observations présentées, ces jours derniers, des deux côtés de la Chambre, sur l'importance de raccourcir le programme du Gouvernement et d'obtenir la prorogation à bref délai. Et avant de prendre une décision définitive, je tiendrais à savoir quelle tournure prendront nos débats. Je désire toujours présenter la refonte de la loi des banques; mais si la prorogation doit bientôt avoir lieu, ce projet de loi pourrait être renvoyé à la prochaine session, vu que les chartes des banques n'expirent que le 1er juillet 1911. Si la session doit se prolonger, la Chambre sera saisie de la loi des banques; mais si l'on désire abréger les travaux de la session, ce projet de loi pourrait être renvoyé à la prochaine session.

M. STAPLES.

REGLEMENT DE LA CHAMBRE.

M. LEWIS: Je désire savoir du premier ministre où en sont rendus les travaux du comité chargé de la revision du règlement, dans le but d'abréger la durée de la session, si la chose est possible.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Le comité a déjà tenu une séance et il est question d'en avoir une autre cette semaine.

PECHERIES DU MANITOBA.—AFFAIRES D'INITIATIVE GOUVERNEMENTALE.

M. BRADBURY: Il y a huit ou dix jours, j'ai demandé au premier ministre, qui fait maintenant fonction de ministre de la Marine, de déposer les amendements projetés aux lois sur les pêcheries.

C'est là une question de haute importance. On a fait venir, paraît-il, des fonctionnaires du service des pêcheries au Manitoba qui ont consacré huit ou dix jours à la refonte de ces règlements, et je tiendrais à voir ces nouveaux règlements, avant qu'on les mette en vigueur. Ils ne deviendront loi, sans doute, qu'après l'adoption d'un décret du conseil et il faudrait les soumettre au préalable au comité des pêcheries, afin qu'il puisse les étudier.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines): Un projet de loi a été élaboré; avis en sera donné aujourd'hui même, et ce projet qui sera immédiatement soumis à la Chambre, embrassera tous les amendements mentionnés par l'honorable député. Il se rattache à toutes les pêcheries.

M. BRADBURY: Le ministre n'a pas bien saisi ma pensée. On a nommé une commission dans le but de faire enquête sur les pêcheries du Manitoba. Cette commission a dressé un rapport et c'est sur la foi de ce rapport qu'on veut adopter de nouveaux règlements; c'est de ces nouveaux règlements qu'il s'agit en ce moment.

L'hon. M. FOSTER: Le Gouvernement, paraît-il, a pris la journée du lundi et il veut consacrer à l'étude des mesures ministérielles la journée du mercredi. Il figure encore quelques motions au feuilleton et je désirerais que le premier ministre prît ses dispositions pour que ces motions non-contentieuses viennent en discussion cette semaine.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je n'y vois aucune objection.

3e LECTURE

Après délibération en comité général, de trois projets de loi:

Le 1er (bill n° 18), déposé par M. Cowan, tendant à constituer en corporation la compagnie du pont et du tunnel de Burrard-Inlet;

Le 2e (bill O), provenant du Sénat, tendant à faire droit à Frederick-Joseph-Gustin McArthur;

Le 3e (bill P), provenant du Sénat, tendant à faire droit à Jessie-Mary Maxwell.

QUESTIONS.

ABSENCE DE BETAIL DE HOLSTEIN ET DE JERSEY DANS LES FERMES EXPERIMENTALES.

M. ARMSTRONG demande:

Parmi les animaux des fermes expérimentales se trouve-t-il des holsteins et des jerseys? Dans la négative, quelle en est la raison?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Non, il serait impossible de soigner d'une façon suffisante plus d'autres races qu'il n'y en a actuellement.

CHAUFFAGE DE L'EDIFICE DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

M. S. SHARPE demande:

1. Est-ce le propriétaire, ou le Trésor public, qui défraye le chauffage de l'édifice occupé par la commission des chemins de fer, rue Queen?
2. Depuis la date du bail, combien a coûté annuellement le chauffage de cet édifice?
3. Quel est le nombre total de pieds cubes contenus dans l'édifice?
4. Approximativement, entre quelle date en automne et quelle date au printemps l'édifice doit-il être chauffé?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. L'Etat.
2. Dépenses annuelles du chauffage, y compris le salaire du chauffeur à $55 par mois:

1903-1904	$1,170 38
1904-1905	1,272 50
1905-1906	1,311 00
1906-1907	1,318 00
1907-1908	1,216 50
1908-1909	1,164 00

3. 166,177 pieds cubes.
4. L'édifice doit être chauffé pendant environ huit mois, du 15 septembre au 15 mai.

VENTE DE TERRES DES ECOLES AU MANITOBA.

M. W. H. SHARPE demande:

1. Le ¼ N.-E. de la section 11, township 1, rang 9, à l'ouest du 1er méridien, Manitoba, a-t-il été vendu lors de la dernière vente des terres des écoles à Moncton? Dans l'affirmative, à quel prix?
2. Quel montant a été payé pour ces terres, et à quelles dates les paiements ont-ils été faits?
3. Si ce quart de section n'a pas été vendu, quand sera-t-il mis en vente?
4. Quel est le chiffre de la mise à prix de ces terres?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Le ¼ N.-E. de la section 11, township 1, rang 9 à l'ouest du 1er méridien, a été vendu à la vente aux enchères de Manitou, le 30 mai 1907, à M. W. J. Crosbie. Le terrain a été vendu au prix de $13 l'acre. A la demande de M. Crosbie la vente a été par la suite annulée.
2. Le montant payé pour ce terrain a été de $208, le paiement en a été fait au moment de la vente.
3. Il n'est pas possible de dire maintenant quand le terrain sera mis en vente de nouveau, parce que le département n'a pas l'intention de faire une vente aux enchères dans un délai très rapproché, au Manitoba.
4. Le chiffre de la mise à prix de ce terrain a été de $10 par acre.

SUBVENTION FEDERALE PROVENANT DE LA VENTE DES TERRES DES ECOLES DU MANITOBA.

M. SCHAFFNER demande:

Quels montants d'argent ont été payés aux autorités du Manitoba par le Gouvernement fédéral provenant des terres affectées aux écoles depuis le 31 mars 1909 jusqu'au 31 janvier 1910?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): $221,056.52.

CONGELATEUR DE BOITTE A INVERNESS (N.-E.).

M. RHODES demande:

1. Le Gouvernement a-t-il établi à Inverness (N.-E.) un entrepôt frigorifique pour la boitte?
2. Dans l'affirmative, par qui a-t-il été bâti, combien a-t-il coûté, et est-ce un bâtiment isolé ou est-il attaché à quelque autre édifice?
3. Y a-t-on emmagasiné de la boitte? Dans l'affirmative, quelle quantité?
4. Combien de pêcheurs exercent régulièrement leur industrie en cet endroit? Quelle quantité et quelle espèce de poisson ont été prises au cours de la dernière saison?
5. Quelles stations de pêche doivent être fournies de boitte au congélateur d'Inverness et où se procurera-t-il cette boitte?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines):

1. Le Gouvernement a aidé à établir dans cette localité un congélateur de boitte.
2. L'Association des pêcheurs d'Inverness, $1,980.76. Le département veut que ce soit un bâtiment isolé.
3. Pas encore, car le congélateur de boitte n'a été terminé que l'été dernier.
4. Il y a 14 bateaux pêcheurs d'Inverness et du voisinage.

235 barils de harengs.
45 barils de maquereaux.
300 quintaux de morue sèche.
130 quintaux d'égrefins secs.
70 quintaux de merluche sèche.
100 barils de poulpe.
90 barils de poisson ordinaire.
2,900 livres de homard en conserves.

Ces chiffres sont ceux de l'exercice 1908-1909, ceux de 1909-1910 ne sont pas encore connus.

5. Inverness et le voisinage. La boitte sera obtenue pour le congélateur à Inverness et dans le voisinage ou dans les localités d'alentour.

GARDIEN DE PHARE A LA BAIE SAINT-LAURENT.

M. BLAIN demande:

1. Qui est gardien du phare de la baie Saint-Laurent, comté d'Inverness (N.-E.), et depuis quand remplit-il ces fonctions?

2. Quelque plainte a-t-elle été faite au Gouvernement contre ledit gardien, comme employé de l'Etat?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines):

1. Charles Jamieson, nommé le 21 septembre 1893.

2. Oui.

49e REGIMENT.

M. NORTHRUP demande:

1. Un commandant a-t-il récemment été nommé pour le 49e régiment?

2. Dans l'affirmative, réside-il dans les limites de territoire d'où sont tirés les hommes qui composent ce corps?

3. Si un tel officier n'a pas été nommé, le département, en faisant la nomination, choisira-t-il un officier parmi les personnes qui résident dans le territoire susindiqué?

4. Le département a-t-il consulté les officiers du régiment, ou cherché de quelque manière à connaître leurs vues et ce qu'ils pensent quant à l'effet que pourrait avoir sur le régiment la nomination d'un officier résidant en dehors du territoire susindiqué?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

3 et 4. Le département attend la proposition de l'officier commandant la division de l'est d'Ontario.

FUSIL ROSS.

M. WORTHINGTON demande:

1. A-t-on soumis quelque fusil Ross de la marque II** (double étoile), à l'examen de l'Association nationale de tir de la Grande-Bretagne, afin d'en connaître l'opinion à l'égard de la convenance du choix de cette arme dans le prochain concours de Bisley? S'il en est ainsi, quel en a été le résultat?

2. Si l'on n'en a pas encore agi ainsi, se propose-t-on de le faire? Dans l'affirmative, quand?

3. S'est-on enquis afin de savoir si l'emploi du fusil Ross sera permis au prochain concours de Bisley? En ce cas, quelle réponse a été reçue?

4. L'Association nationale de tir a-t-elle récemment adopté quelque règlement relativement aux armes qui pourront être employées aux différents concours nationaux et autres se tenant à Bisley?

5. En telle occurrence, quelle est la nature de tel règlement et quand a-t-il été adopté?

L'hon. WM PUGSLEY (au nom du ministre de la Milice et de la Défense):

1 et 2. Un ordre a été donné pour transformer 200 fusils Ross.

3. Non.

4 et 5. Ce sont des questions qui relèvent de l'association nationale de tir.

COURRIER DE DUNKIN ET HIGHWATER.

M. WORTHINGTON demande:

1. L'entreprise du transport du courrier entre Dunkin et Highwater, Québec, a-t-elle été récemment accordée à un nommé Charles A. Barnett? Dans l'affirmative, à quel prix par année?

2. Ce contrat a-t-il été subséquemment résilié et l'entreprise donnée à un autre soumissionnaire? Dans l'affirmative, à quel prix par année, pour quelle raison, et quel est le nom du nouvel entrepreneur?

3. Le Gouvernement sait-il qu'il est dit que la communication accordant l'entreprise à M. Barnett a été ouverte au cours du transport du courrier? Dans l'affirmative, quelle mesure se propose-t-il de prendre dans l'espèce? Si aucune plainte ne lui a été faite à cet effet, instituera-t-il une enquête pour élucider les faits?

4. La personne à qui a été adjugée l'entreprise est-elle en même temps maître de poste et sous-percepteur de douane?

5. Le Gouvernement considère-t-il qu'il est sage qu'un même individu occupe deux emplois dans l'administration et qu'il devienne en même temps entrepreneur d'un service pour lequel le public en général peut soumissionner.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Oui. $99.75 par année.

2. Oui, l'entreprise a été subséquemment accordée à M. Clinton R. Crowell à $100 par année, parce que l'accomplissement du service par M. Barnett comportait un changement du point de départ auquel la population intéressée s'est opposée.

3. Non, mais si une plainte à ce sujet est faite au département, une enquête aura lieu et si le cas peut être prouvé, la personne coupable sera punie avec toute la rigueur de la loi.

4. Elle n'est pas maître de poste et le département n'est pas informé qu'elle soit un employé des douanes.

5. Il est exact que dans beaucoup de cas des maîtres de poste sont en même temps entrepreneur du service du courrier et dans quelques cas le département des Douanes a considéré qu'il était désirable et convena-

ble qu'ils soient en même temps sous-percepteur de douanes. Cet usage a été regardé par l'administration comme avantageux de toute façon pour l'intérêt public, car il fait disparaître les retards dans la perception des douanes sur des objets envoyés à des bureaux de poste éloignés. Dans le cas de services pour lesquels la rémunération est petite et quand le maître de poste ne donne qu'une faible partie de son temps à l'accomplissement de son travail, soit comme sous-percepteur ou comme entrepreneur du courrier, on a constaté qu'il était avantageux pour l'administration de confier ces services à la même personne. Dans la loi des postes il y a une disposition spéciale permettant la réunion des emplois de maître poste et d'entrepreneur du courrier, partout où l'on constate que c'est avantageux pour le public.

BUREAU DE POSTE DE BOAR'S-BACK.

M. JAMESON demande:

Le départemet des Postes a-t-il reçu une requête demandant l'ouverture d'un nouveau bureau de poste à Boar's-Back, comté de Digby? Dans l'affirmative, quand a-t-elle été reçue, et quelle mesure a été prise à cet égard?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Le 7 septembre 1901, le département a reçu une requête sur laquelle l'inspecteur a, plus tard, fait un rapport. Les circonstances étaient tellement défavorables à l'ouverture d'un bureau que la question a été réservée. En examinant de nouveau la question, on a constaté qu'un bureau de poste a été ouvert depuis à une courte distance de Boar's-Back, et par conséquent un bureau à ce dernier endroit est encore moins nécessaire qu'en 1901.

VALLEE DE LA RIVIERE DE LA PAIX.

M. BEST demande:

1. Quelle partie ou quelles parties de la région de la rivière de la Paix sont disponibles pour fins de colonisation?

2. Quelle partie de la région de la rivière de la Paix sera livrée à la colonisation, cette année? Quel sera le prix par acre? A quelles conditions les terres pourront-elles être achetées?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1.

Township.	Rang.	Méridien.
76	14	5e ouest.
74	15	"
75	15	"
74	16	"
75	16	"
76	16	"
74	17	"
75	17	"
80	4	6e ouest.
71	6	"

Les townships suivants ont été arpentés mais le département n'est pas informé que l'agent des terres ait donné les avis requis par l'article 7, de la loi sur les terres fédérales, pour les livrer à la colonisation:

Township.	Rang.	Méridien.	
81	24	5	Réserve indienne en partie.
82	24	5	Réserve indienne en partie.
81	26	5	
71	3	6	
72	3	6	
73	3	6	
74	3	6	
78	3	6	
80	3	6	
71	4	6	
72	4	6	
74	4	6	
71	5	6	
72	5	6	
73	5	6	
74	5	6	
77	5	6	
78	5	6	
79	5	6	
72	6	6	
73	6	6	
74	6	6	
77	6	6	
78	6	6	
71	7	6	
72	7	6	
73	7	6	
74	7	6	
71	8	6	
72	8	6	
73	8	6	
74	8	6	
71	9	6	
72	9	6	
73	9	6	
73	4	5	
72	5	5	
73	5	5	
72	6	5	
73	6	5	
74	9	5	
73	10	5	
74	10	5	
73	11	5	
73	13	5	
74	13	5	
74	14	5	
75	14	5	
77	14	5	
76	15	5	
77	15	5	
77	16	5	
80	19	5	
81	19	5	
77	20	5	
81	20	5	
77	21	5	
78	21	5	
77	22	5	

Township.	Rang.	Méridien.
78	22	5
74	9	6
71	10	6
72	10	6
73	10	6
74	10	6
71	11	6
72	11	6
73	11	6
74	11	6

2. Les terres disponibles dans les townships ci-dessus mentionnés. Ces terres ne pourront être acquises que conformément aux dispositions de la loi concernant les homesteads, sauf les fractions de concessions, de 80 acres ou moins qui, aux termes de la loi, peuvent être vendues à raison de $3 l'acre, au concessionnaire ou propriétaire du terrain adjacent. Si ce voisin est un concessionnaire il acquiert ce terrain sous les conditions requises pour le homestead.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

La Chambre ordonne, sous débat, le dépôt des documents suivants:

Relevé montrant le nombre de personnes à l'emploi de chaque département de l'administration publique, au cours de l'année 1909, aux chapitres suivants: a) fonctionnaires civils à Ottawa; b) fonctionnaires civils en dehors d'Ottawa; c) en emploi défini et régulier, mais non compris dans la loi du service civil, en les classifiant par groupes distincts.—M. Foster.

Copie de toutes représentations faites par des hommes d'affaires ou des marchands ou des citoyens de Winnipeg au département ou au Gouvernement, depuis que ce dernier a mis à l'étude le projet de fermer ou de tenir ouverts les bureaux de poste le dimanche pour l'avantage des propriétaires de boîtes.—M. Haggart.

Etat indiquant quelles sommes d'argent, s'il en est, ont été reçues des divers départements fédéraux et de la commission du Transcontinental depuis le 1er mars 1908, par la compagnie de publication du "Soleil", la compagnie de publication de la "Vigie", la compagnie de publication du "Daily Telegraph", de Québec; quelle somme d'argent chacune de ces compagnies a reçue des différents départements fédéraux et de la commission du Transcontinental, et à quelle date.—M. Paquet.

Copie de toute la correspondance échangée avec le Gouvernement, ou le département des Postes, au sujet de la fermeture ou de l'entrée libre, les dimanches, des bureaux de poste pour ceux qui y ont des casiers.—M. Haggart.

Copie de toute correspondance, tous comptes, pièces justificatives et rapports concernant l'accident à l'écluse du Sault-Sainte-Marie en juin 1909, le nombre de navires et leur tonnage, le port de destination et le nombre de voyageurs qui sont passés par l'écluse canadienne au Sault-Sainte-Marie pendant les mois d'avril à décembre 1909, inclusivement.—M. Boyce.

M. OLIVER.

Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui du Manitoba au sujet de l'extension des limites de la province du Manitoba, depuis la résolution adoptée par la Chambre des communes le 13 juillet 1908.—M. Molloy.

Copie des notes originales de l'arpentage sur la réserve n° 2 du Chu-chu-Way-Ha, fait par le capitaine Jemmett, en 1889, dans le district de Similkameen, Colombie-Britannique.—M. Burrell.

Copie de tous papiers, correspondance et pétitions concernant le transfert du bureau de poste de Windygate, dans la province du Manitoba.—M. Sharpe.

Copie de tous les rapports et de toute la correspondance au sujet de la nomination des personnes suivantes comme inspecteurs de quarantaine à la frontière: Docteur Bradford, docteur Carter, docteur Duncan, docteur Thornton, docteur Wallace, docteur May, docteur McKenty, docteur Little, docteur Henderson et docteur Scott.—M. Sharpe.

SEANCES DU MERCREDI SOIR.

Sir WILFRID LAURIER propose:

Qu'à partir d'aujourd'hui, jusqu'à la fin de la session, la Chambre siège les mercredis à trois heures du soir et que les séances, ces jours-là, soient soumises, sous tous les rapports, aux mêmes règles que les séances des autres jours.

Cette motion est adoptée.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE MILITAIRE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier, tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 95), déposé par l'honorable M. Brodeur, relatif à la création d'une marine de guerre au Canada.

M. E. B. DEVLIN (Wright): Monsieur l'Orateur, avant de reprendre le fil de mon discours, je désire signaler à votre attention une remarque du "Herald" d'Halifax, du 25 février 1910, ainsi conçue:

L'ordre fut finalement rétabli, après que M. Devlin se fut engagé à ne pas citer les paroles de Son Excellence, en ajoutant, toutefois, avec une certaine aigreur: "Pourquoi m'a-t-il envoyé son discours, s'il ne m'est pas permis de le lire."

Je ne me suis pas servi d'un pareil langage, et il n'y a eu aucune aigreur dans l'affaire. Je vais répéter exactement ce que j'ai dit, afin que les journaux conservateurs puissent, de temps à autre, parler avec justice des députés ministériels:

Cette brochure m'a été adressée, j'ignore par qui, mais j'ai toujours supposé que Son Excellence elle-même me l'avait fait adresser pour mon propre avantage. Comme j'y ai trouvé certains passages se rapportant à la question qui nous occupe, je me proposais d'en faire profiter mes honorables collègues.

Au moment où la séance a été levée, jeudi soir, je démontrais, de mon mieux, que l'attitude du Gouvernement sur cette question de la défense navale était la conséquence naturelle et logique des résolutions déposées devant la Chambre par l'honorable premier ministre et l'honorable chef de l'opposition.

Depuis l'adoption de la première résolution nous avons assisté à de curieuses scènes. Sur les questions navales l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) s'est constitué le chef de file de son parti, mais il avait à peine lancé le premier commandement, que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) s'est dit que lui aussi devait commander, surtout dans la province de Québec.

L'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) et d'autres prétendaient également agir en chefs et ne pas recevoir le mot d'ordre du député de Toronto-nord, et c'est alors que l'honorable député d'Halifax (M. R. L. Borden) se sépara de son parti.

L'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), l'honorable député de Victoria-Haliburton (M. Hughes), et l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) sont partis à la recherche de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden). L'honorable député de Jacques-Cartier rencontra l'honorable chef de l'opposition alors qu'il parcourait la province de Québec pour y discourir devant des foules considérables; l'honorable représentant de Victoria-Haliburton, de son côté, découvrit l'honorable chef de l'opposition dans les Provinces maritimes où il prononçait des discours à des foules considérables. Mais là il exprimait une opinion différente; de son côté, l'honorable représentant de Toronto-nord retrouva son chef pérorant devant des multitudes de gens assemblés pour l'entendre dans la province de l'Ontario; là, encore, il exprimait une opinion différente. Après avoir entendu ces diverses théories exposées par l'honorable représentant d'Halifax, ces trois honorables députés ramenèrent à Ottawa l'honorable chef de l'opposition, pour le forcer d'exposer cette profession de foi qu'on retrouve dans la contre-proposition qu'il nous soumet à propos de ce débat. Que dit-il? Parlant aux électeurs de la province de Québec, l'honorable leader de l'opposition—je parle de l'honorable représentant d'Halifax—disait—je cite cette partie de son discours que l'on trouve à la page 3235 du hansard (n. r.):

Aujourd'hui j'inviterais mon très honorable ami de répondre à nouveau à la volonté populaire. A l'heure qu'il est, le peuple veut qu'on lui soumette ces différentes propositions et qu'on lui fournisse l'occasion de se prononcer avant de prendre d'une façon permanente l'attitude qu'il se propose d'observer.

Puis, s'adressant aux foules réunies pour l'entendre dans les Provinces maritimes, il ajoute:

J'estime qu'on peut invoquer beaucoup de raisons à l'appui de cette attitude. Je crois aussi fortement qu'aucun autre citoyen du Canada que c'est le devoir de ce dernier de participer, d'après une base permanente, à la défense de l'empire et d'assumer sa part raisonnable du fardeau de l'empire sur ce point.

Cependant, s'adressant aux multitudes de la province de l'Ontario, il dit—je cite la page 3237 du hansard (n. r.):

Monsieur le président, je dis donc que nous devrions rendre notre aide prompte et généreuse, afin qu'elle puisse assurer à la mère patrie qu'elle peut compter non seulement sur notre appui matériel, mais encore sur notre courage, notre foi et notre détermination qui proclameront aux nations amies tout aussi bien qu'aux nations ennemies, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, que l'empire est un et indivisible.

Nos adversaires, comme le disait l'honorable représentant de Sainte-Anne (M. Doherty), après avoir réfléchi longuement sur cette question, dans la matinée, dans l'après-midi et dans leurs insomnies, ont amassé des munitions dont ils devaient se servir contre le Gouvernement; mais, si l'on me permettait de me servir des expressions du sénateur Beveridge, je dirais que nos adversaires se sont engagés dans ce qui est pour nous, membres de la droite, et ce que le public canadien commence à comprendre, c'est-à-dire dans une guerre de casseroles où les projectiles sont des balles de mie de pain. Qu'on me permette de demander à nos adversaires s'ils estiment que dans le but de prévenir une catastrophe où sombrerait l'empire, nous devrions immédiatement nous engager par câble à payer un montant de $20,000,000, ou l'équivalent du coût de deux Dreadnought. Il y a déjà quelque temps que la chambre impériale est en session; cependant, on n'y a pas encore mentionné l'imminence de ce péril qui nous viendrait de l'Allemagne. Mais nous n'avons pas besoin de chercher dans la mère patrie pour trouver quel est le sentiment qui y existe, car il a déjà été exprimé dans notre pays; nous l'avons trouvé exposé en toutes lettres dans la presse qui appuie si fortement l'opposition; ce sentiment, mais nous l'avons entendu exprimer par les membres de la gauche eux-mêmes. Leur chef (M. Borden) connaît parfaitement qu'il existe, à Ottawa une feuille qui a toujours appuyé l'opposition. C'est un journal juste et non préjugé, à l'endroit duquel je professe la plus grande estime possible et dont l'opinion s'impose en ce pays quand il s'agit de questions qui intéressent tout l'empire. Que disait l'"Evening Journal" le 21 décembre 1909, dans un article de fond très

important où l'on traitait la question des colonies américaines? Voici:

L'Angleterre ne commettra plus de ces erreurs dont elle a eu à souffrir dans le passé; mais il se trouve un certain nombre de gens qui veulent commettre cette même erreur en engageant ceux qui ne pensent pas comme eux à envoyer le produit de vos impôts à l'Angleterre qui le dépenserait, et cette politique produira assurément la répétition de cette aigreur que nous éprouvons contre le lien impérial, peut-être pas à un degré aussi aigu que lorsqu'il s'est agi de l'ancienne politique en vigueur il y a cent cinquante ans. Une marine canadienne serait toujours un appui sans cesse grandissant pour l'empire et cela libérerait de toutes obligations le trésor impérial. Des contributions périodiques de la part du Canada à la marine de la Grande-Bretagne. . .

Et c'est là ce que proposent les honorables députés de la gauche. . .

. . .ne compteraient pas à la longue pour beaucoup de choses dans l'actif impérial, et elles seraient de nature à créer et entretenir des heurts et du trouble dans ce pays, difficultés qui pourraient se tendre jusqu'au point de briser tout lien qui nous unit à l'Angleterre.

Non seulement la presse a parlé de cette façon-là, mais encore les membres de l'opposition, avant d'avoir entendu les discours de leur chef (M. Borden), avaient exprimé leur opinion dans le même sens et en des termes non mesurés. Ainsi, par exemple, nous connaissons l'opinion de cet honorable député qui est prêt à faire pour l'empire tout ce qu'un autre membre de la députation pourrait accomplir, et l'honorable député qui a risqué sa vie pour l'empire, non seulement au Canada mais encore sur les champs de bataille du Sud-Africain, je veux parler de l'honorable représentant de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes), que dit-il? Le 14 février 1907, ainsi qu'on pourra le voir en lisant la page 2898 du hansard (v. a.) en parlant de cette proposition d'envoyer des hommes et de l'argent des colonies pour le bénéfice de l'empire:

Cette théorie ne peut subsister, parce que le Canada n'est pas représenté au parlement britannique et que toutes les colonies ont à cœur ce principe que l'impôt comporte avec lui le droit de représentation.

L'honorable député n'était pas seul à partager cet avis. Un autre honorable membre de cette Chambre, l'un de ceux qui commandent notre respect en sa qualité d'impérialiste ardent, je veux parler de l'honorable représentant de Huron-est (M. Chisholm) qui s'exprimait ansi:

En contravention directe avec ce principe bien britannique, on vient demander aux Canadiens de contribuer à la marine de la Grande-Bretagne, marine sur laquelle notre pays ne pour exercer la haute main d'une façon ou d'une autre; on demande aux Canadiens de prendre part aux guerres de l'empire qu'ils n'ont aucun moyen d'empêcher, ni de prévenir, et d'acomplir tout cela sans avoir voix délibérante dans tout ce qui se rattache à la dépense de cette argent qu'ils contribueraient eux-même pour ces mêmes fins. Les habitants de la Grande-Bretagne s'imaginent-ils que les Canadiens se soumettront ainsi à accomplir des actes qu'ils ne toléreraient pas eux-mêmes?

Nous avons encore l'opinion de l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) lui-même qu'il a exprimée en présentant son projet de résolution. On la retrouve dans la rédaction même de cette résolution que je vais lire à nouveau:

Que cette Chambre, vu ses ressources nombreuses et variées, vu sa position géographique et ses ambitions nationales, et vu cet esprit de charité et de respect mutuels qui seul est avantageux à une nation forte et prospère, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps à assumer sa part de la responsabilité du fardeau financier qui en résulte pour protéger efficacement son littoral et ses grands ports maritimes contre une attaque de l'ennemi.

On a soutenu, en cette enceinte, que si le Canada ne voulait pas participer activement par sa marine à toutes les guerres de l'empire avant que le Gouvernement ne se fût prononcé, c'était un acte contraire à la fidélité que nous devons à l'empire. Mais s'il en était ainsi pour le Canada, la même remarque pourrait également s'appliquer à l'Australie. Dans le mémoire présenté par les délégués australiens nous trouvons ceci:

On doit, cependant, comprendre que si l'on désirait les services d'aucun des navires chargés de la défense de son littoral pour les utiliser dans les mers éloignées de l'Australie, il faudrait, d'abord, l'approbation du parlement de la colonie avant de se rendre à cette invite.

Un honorable député a exprimé des opinions qui avaient beaucoup de force, à un certain point. C'était un collègue dont le sentiment s'impose à mon admiration, d'autant plus qu'il a rempli la fonction de professeur durant un certain temps avant de présider le tribunal devant lequel j'exerce ma profession. Voici ce qu'il disait en parlant de ce projet d'une marine de guerre:

Voici la proposition que j'énonce: Je puis avoir la confiance la plus complète, la plus entière en un autre homme—je suis heureux de dire que je compte des amis dont l'honneur et le sens de justice s'imposent à mon esprit, tout comme j'ai foi en mon propre sens du juste—mais je n'ai pas le droit de confier la garde de ma conscience même à celui des ces hommes que j'estime le plus. Je dis que le Canada n'a pas le droit, en dépit de la confiance si grande, tout en étant implicite, tout en étant absolument complète et parfaite dans les autorités impériales, de charger celle-ci de diriger sa conscience.

Voilà précisément l'attitude que je prends. J'estime que les ministres manqueraient de jugement s'ils s'engageaient

au nom du Canada à participer à toutes les guerres de l'empire avant d'avoir eu l'occasion de se prononcer sur les raisons qui militent en faveur de ces guerres, ou qui les condamnent.

J'aimerais dire un mot de la proposition contenue dans la contre-motion présentée par mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk), proposition qui a été accueillie favorablement par ses amis de la province de Québec, mais non pas par la grande majorité des électeurs de cette dernière. Se refusant à assumer la responsabilité de ses actes en sa qualité de membre du Parlement, ignorant, en apparence, ce que signifie cette responsabilité pour en arriver à une décision, il nous dit qu'il s'agit, à l'heure qu'il est, d'une question difficile sur laquelle les avis sont fort partagés et que, en conséquence, on devrait la soumettre aux électeurs du Canada. "J'ai consulté mes électeurs de Jacques-Cartier—de bons et honnêtes citoyens—et ils m'ont conseillé sur la ligne de conduite que je devais tenir; et je reviens, maintenant, vous demander de suivre mon exemple." Voici ce que dit la contre-proposition:

Cette Chambre, tout en déclarant son dévouement inaltérable à la couronne britannique, croit que le projet de loi maintenant soumis à son examen modifie les relations du Canada avec l'empire et qu'il devrait, en conséquence, être soumis au peuple canadien pour obtenir immédiatement l'opinion du pays au moyen d'un plébisciste.

Sans hésitation aucune, je dis que j'apprécie parfaitement l'attitude que je prends en cette Chambre, en ma qualité de membre du Parlement, et j'estime avoir le droit d'exprimer mon avis sur cette question. Je ne suis pas prêt à soumettre d'avance mon jugement à tels ou tels électeurs. Je crois que, lorsque l'heure sera venue, les électeurs auront le droit, tout comme le ferait une cour d'appel, d'exprimer leur avis sur le vote que nous donnerons ici. Je combats cette contre-proposition, parce que je ne crois pas à ce qu'elle comporte, c'est-à-dire que ce projet de loi modifie les relations qui existent entre le Canada et la Grande-Bretagne. Si le projet ministériel établissait une contribution directe, alors le principe sacré: pas d'impôt sans représentation serait violé, les relations constitutionnelles seraient modifiées, et dans ce cas, je n'hésiterais aucunement à appuyer une contre-proposition comme celle-ci. Mais cette motion modifiant la contre-proposition elle-même, je la combats parce que je suis opposé au gouvernement par plébiscite.

En tant que membres responsables de cette Chambre, des devoirs nous incombent que nous sommes tenus de remplir, et nous ne devons pas nous soustraire à notre responsabilité. D'autres orateurs ont traité avant moi la question de l'appel au peuple. Qu'il me soit permis de considérer un instant certaines paroles adressées à ses électeurs de Bristol par l'un des plus grands hommes d'Etat que l'Angleterre ait jamais connus, le très honorable Edmund Burke:

Votre représentant est tenu de vous donner ses avis aussi bien que son travail; sacrifier son opinion à la vôtre, c'est trahir vos intérêts au lieu de les servir.

Et il ajoute:

Le droit d'émettre un avis appartient à tout homme; l'opinion formulée par les électeurs est une opinion respectable, d'un poids considérable, à laquelle le représentant doit toujours faire le meilleur accueil et prêter la plus grande attention. Quant aux instructions impérieuses, aux mandats péremptoires auxquels le député doit une obéissance aveugle et absolue, qu'il est tenu de faire respecter par son vote et sa parole, malgré ses convictions, ce sont des choses complètement étrangères à la loi de ce pays, qui résultent d'une fausse conception de l'objet et de l'esprit de notre constitution.

Me fondant sur le raisonnement du très honorable Edmund Burke, c'est sans la moindre hésitation, je le déclare, que je voterai contre le sous-amendement déposé par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Je passe maintenant au projet de loi.

En commençant mes observations, jeudi dernier, j'ai dit que l'heure a sonné où le Canada doit assumer ses responsabilités de nation autonome. Sur notre territoire, la milice canadienne a pris la place des troupes impériales; chaque navire anglais quittant les eaux du Canada sera remplacé par un navire canadien. Nous avons besoin de nos navires. Je ne suis pas de ceux qui prétendent que le Canada se trouve protégé par la doctrine de Monroe. Je suis trop fier de ma qualité de citoyen canadien pour jamais compter sur la protection du drapeau étoilé non plus que sur l'aide d'une puissance étrangère, quand nous avons au pays des bras vigoureux prêts à défendre ce qui nous appartient. Je dis que la doctrine de Monroe ne protège aucunement le Canada; s'il en était autrement, ce serait une raison de plus de relever fièrement le front et de déclarer que ce sont nos propres navires qui devront protéger notre drapeau.

Le jour viendra où le Canada constatera que la marine constitue l'un des plus précieux articles de son actif; car cette marine est destinée à assurer le développement de nos industries, la mise en valeur de nos mines, et à nous tirer de l'état de dépendance où nous nous trouvons à l'heure actuelle. C'est donc sans aucune hésitation, je le répète, que je voterai contre le sous-amendement de mon honorable ami de Jacques-Cartier, contre l'amendement proposé par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et pour le projet de loi déposé par le Gouvernement.

Avant de reprendre ma place, je veux, par souci de l'exactitude, essayer de corriger en quelques mots certaine opinion que mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards) a tenté de créer. Si je le fais, ce n'est pas tant parce que je considère que le fait mérite d'être relevé que pour rendre justice aux pauvres conservateurs si maltraités de la province de Québec. Mercredi dernier, le député de Frontenac citait un article du "Telegram", de Winnipeg, qui n'est pas conforme aux faits—bref, un article mensonger où se trouve le passage suivant:

Cinq cents dollars ont été dépensés par le gouvernement de la province de Québec pour distribuer cet ouvrage en prix parmi les écoliers de cette province.

Notez bien ces mots: "En prix parmi les écoliers de cette province". Parlant de l'ouvrage de M. Tardivel, "Pour la Patrie", l'honorable député de Frontenac ajoutait:

Suivant moi, le mal est encore aggravé quand la législature de la province de Québec vote, comme elle l'a fait, $300 des deniers publics en vue d'acheter ces livres pour répandre cette trahison dans toute la province de Québec.

Plus loin (voir page 4422 des "Débats"), il dit encore:

J'affirme que $300 des deniers de la province de Québec ont été votés dans le but indiqué, et la preuve de mon affirmation se trouve dans le compte rendu des délibérations de la législature de Québec, séance du 3 décembre 1896.

Je ne suis nullement autorisé à parler au nom du parti conservateur de la province de Québec; à vrai dire, je me vois très souvent obligé de dénoncer la manière d'agir de ce parti. Certes, je lui aurais amèrement reproché à cette époque-là—je dis à cette époque-là—d'avoir permis au secrétaire provincial—un conservateur—de puiser dans le trésor de la province la somme de $300 ou même davantage pour acheter le livre en question, si j'avais pensé qu'il l'avait fait. Cet ouvrage, je ne le connais aucunement; ne l'ayant pas lu, je n'en saurais discuter ni la valeur ni le démérite. Mais j'eusse trouvé mauvais que le secrétaire de la province l'achetât pour le donner en prix aux écoliers de la province de Québec. Voyons plutôt quels sont les faits.

C'est le parti conservateur qui, en 1896, détenait le pouvoir à Québec; le secrétaire de la province était alors l'honorable L. P. Pelletier, personnage qui donne constamment son appui au parti conservateur dont il est l'organisateur dans la province de Québec. C'est lui qui a puisé dans le coffre de la province les $300 votés pour l'achat de livres de prix; c'est lui qui acheta l'ouvrage de M. Tardivel, mais je me plais à espérer que s'il l'acheta, ce fut pour le détruire, pour qu'il ne pût être mis en circulation dans la province de Québec. En me rapportant aux procès-verbaux de l'assemblée législative de Québec, je constate que M. Walker faisait, le 5 avril 1909, les questions suivantes:

1. Le gouvernement de cette province a-t-il jamais acheté, pour être distribués dans les écoles publiques, des exemplaires de l'ouvrage de J. P. Tardivel, intitulé "Pour la Patrie"?

2. Dans l'affirmative, combien d'exemplaires a-t-il achetés, à quelle date les a-t-il achetés, et qui en a donné la commande?

A quoi l'honorable M. Roy répondit comme suit:

1 et 2. Le 25 septembre 1895, le secrétaire provincial, l'honorable L. P. Pelletier, achetait 500 exemplaires de l'ouvrage de M. J. P. Tardivel, "Pour la Patrie", à raison de 60 cents l'exemplaire.

Ainsi que le fait voir la réponse donnée le 3 décembre 1896 par l'honorable M. Hackett, secrétaire du cabinet Flynn et non d'un cabinet libéral, cet ouvrage n'était pas destiné à être donné en prix. L'achat en fut fait sur le crédit budgétaire affecté à l'achat de "livres de prix". Croit-on que ce fût sur l'ordre de la législature ou du parti libéral de la province de Québec? Pas du tout; ce fut sur celui du secrétaire provincial, du principal organisateur des forces conservatrices dans la province de Québec, de l'honorable L. P. Pelletier.

Au cours des observations qu'il a faites ici même sur le projet de loi relatif au service naval, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a cru, pour une raison quelconque—je laisse à la Chambre le soin de dire quel motif a pu le porter à agir de la sorte—devoir s'en prendre directement à deux Canadiens d'origine française: feu M. Mercier, dont la province de Québec vénère la mémoire, et le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) qui, dans cette même province, jouit de la plus haute considération et est profondément respecté de tous. En me reportant à la page 3659 des "Débats", je constate que l'honorable député (M. Foster) a dit:

M. Mercier s'était allié à certains personnages dans les Etats-Unis d'Amérique, qui lui versaient un traitement pour défrayer ses dépenses. Il a parcouru le pays, comme je l'ai dit, faisant parmi les Canadiens français et parmi des hommes d'autres nationalités, citoyens américains marquants, des fervents de l'idée de l'indépendance du Canada; comme idées connues on prônait l'union continentale et l'union du Canada avec les Etats-Unis.

Un peu plus loin, il ajoute:

Je le demande à mon très honorable ami et à la Chambre, que serait-il arrivé à notre pays si mon très honorable ami avait réussi et si le Canada avait demandé et obtenu ce

pouvoir? Il n'y aurait eu aucune garantie de l'union du Canada avec l'empire même pendant cinq ans. Ce n'était pas une demande d'autonomie, mais une demande de souveraineté et d'une souveraineté qui, si on l'avait exercée, aurait constitué deux nations là où il y a maintenant la mère patrie et le Dominion au-dessous de la mère patrie.

Et après avoir cité certaines paroles du premier ministre, il poursuit:

Ce n'étaient pas là les effusions d'une imagination jeune, que l'expérience n'avait pas encore mûrie. Ce sont les déclarations préméditées d'un homme public vieilli sous le harnais.

Page 3661, il ajoute encore:

Il a parcouru le pays en prêchant cette doctrine. Dans quel but? Pour tâcher de miner l'estime qu'un pays anglais doit à la métropole et à son gouvernement, pour faire pénétrer l'incidieux poison dans l'esprit des jeunes citoyens, pour leur faire croire que la mère patrie ne sait pas ce qu'elle fait et ne nous a pas traités avec justice. Ce soir, monsieur l'Orateur, je ne puis passer en revue l'histoire de la diplomatie britannique, mais je consentirai à le faire en toute occasion, et je le dis en toute sincérité, je n'ai guère confiance en l'homme public occupant la plus haute position du pays pour tourner en dérision la diplomatie britannique et souhaiter de voir arriver le jour où nous pourrons nous en débarrasser.

Que l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) se serve d'un tel langage, cela se conçoit, car il n'est pas censé être au fait de l'histoire de la province de Québec; mais l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) étant de ceux qui possèdent le mieux l'histoire politique de notre pays, je dis qu'il lui messied de faire la moindre insinuation malveillante à l'égard du premier ministre ou de tout autre Canadien français de la province de Québec, car c'est faire injure à la population de cette province que d'injurier M. Mercier et les Canadiens français qui étaient censés lui accorder leur appui. Son opinion, je la prends pour ce qu'elle vaut, et je suis persuadé que la population entière de la province de Québec fait comme moi, mais je me permettrai d'y opposer celle d'un Anglais distingué, du véritable homme d'Etat qu'est le comte de Dufferin. Ce dernier, apparemment, ne devait pas très bien connaître le député de Toronto-nord, ou celui ci ne connaissait pas très bien le comte de Dufferin, puisqu'ils semblent n'avoir pas la même manière de voir sur ce sujet. Que l'on me permette de rapporter ici certaines paroles que le comte de Dufferin prononçait à Windsor, le 18 août 1874. Pas n'est besoin de m'excuser de les citer dans le texte français. Voici ce qu'il disait:

J'ai écouté avec une satisfaction toute particulière l'adresse que vous m'avez fait l'honneur de me présenter. Je suis bien convaincu que nulle part dans la Puissance Sa Majesté n'a de sujets plus loyaux, plus fidèles et plus intelligents que ses sujets de race française et je me réjouis de l'occasion qui m'est donnée d'exprimer mon estime et mon respect pour les représentants de ces héroïques pionniers, à la hardiesse desquels nous devons, en grande partie, l'héritage dont nous jouissons.

Mais ce n'est pas à un seul titre que nous sommes obligés envers la race française. Il ne faut pas oublier que c'est à son élévation d'esprit, à son amour de la liberté et à son exacte appréciation des droits civils contenus en germe dans la constitution primitivement accordée par l'Angleterre au Canada, que nous devons le développement de cette autonomie parlementaire dont le pays est fier à si bon droit...

Je soumets les deux opinions au jugement de la Chambre. De plus, si les membres de l'opposition sont d'avis que l'honorable M. Mercier, qui fut un jour premier ministre de la province de Québec, a commis une faute, je déclare que, du moins, il ne l'a pas commise pour favoriser ses propres intérêts matériels, mais par patriotisme et pour le peuple qu'il aimait tant. Je demande au représentant de Toronto-nord et aux autres députés qui désirent attaquer la province de Québec d'étudier un peu l'histoire de leur propre parti. Connaissent-ils bien un certain manifeste qui a été publié en ce pays et répandu à profusion, manifeste qui ne demandait pas l'indépendance, qui ne demandait pas que le Canada demeurât la patrie des Canadiens, mais qui demandait ce qui est formulé dans le sixième paragraphe?

De tous les remèdes qu'on a suggérés pour guérir les maux reconnus et intolérables dont souffre ce pays, il n'en demeure qu'un à examiner. Il consiste en une transformation importante et radicale de notre état politique et social entraînant des conséquences qui s'imposent à nos plus sérieuses réflexions. Il consiste en une séparation amicale et paisible d'avec l'Angleterre et en une union à des conditions équitables avec la grande confédération d'états souverains de l'Amérique du Nord.

C'est un manifeste en faveur de l'annexion aux Etats-Unis. Le représentant de Toronto-nord déclare qu'il ne veut pas d'un homme qui proclamerait une doctrine dont l'énonciation pourrait être interprétée comme une demande de rupture des liens qui unissent ce pays à la Grande-Bretagne. Bah! il donnerait tout son appui à un tel homme si cela favorisait ses propres intérêts, car non seulement il l'a déjà fait, mais il a fait partie d'un ministère dont le chef avait été le premier à signer ce manifeste. Je regrette de traîner son nom dans le présent débat, mais puisque les membres de la gauche ont violé les tombeaux et évoqué les morts pour attaquer le Gouvernement et le premier ministre, je suis obligé de

dire que le député de Toronto-nord a fait partie du ministère de l'honorable sir John Abbott, le premier ministre conservateur du Canada en 1891, dont nous voyons la signature figurer en tête sur ce manifeste en faveur de l'annexion aux Etats-Unis. Le représentant de Toronto-nord et des députés de l'opposition ont appuyé cet homme. Ils ont étudié et embrassé la doctrine énoncée par deux autres habitants de ce pays qui, malheureusement, sont descendus dans la tombe. Je parle de sir John Ross, un conservateur qui fut ministre des Finances du Canada, et de sir A. T. Galt, autre grand ministre des Finances, tous deux membres d'un cabinet conservateur, tous deux lumières de leur parti, et qui tous deux ont signé le manifeste demandant que le lien britannique fût dénoué et que le Canada s'annexât aux Etats-Unis.

Certaines gens devraient lire l'histoire du Canada avant de lancer des insinuations à droite et à gauche contre nos collègues de la province de Québec. S'ils attachent à leur titre de citoyens anglais autant de prix qu'ils paraissent y attacher, ils apprendront que, si le Canada est encore une colonie britannique, c'est surtout grâce au loyalisme de la province de Québec et à la fidélité de sa population canadienne française.

Il est notoire que, lors de la guerre de l'indépendance, les Anglais de la province de Québec n'étaient qu'une poignée.

Les Français formaient la grande majorité de la population. Que se passa-t-il en 1775? Cette année-là une armée commandée par Montgomery et Arnold envahit le Canada. Le présent débat a dévoilé que certaines gens n'ont jamais su, ou semblent avoir oublié que cette armée composée de soldats de langue anglaise s'est emparée par surprise de trois villes sans défense de la province de Québec: Montréal, Saint-Jean et Trois-Rivières. Le général Carleton, dont le nom est bien connu de tous les députés de la gauche, a été obligé de s'enfuir précipitamment de Montreal, et ce, pendant la nuit, parce que la ville était aux mains des Américains. Il a descendu le Saint-Laurent dans un canot monté par deux officiers canadiens français. Il ne pouvait aller par terre, parce qu'à ce moment les deux rives du Saint-Laurent étaient occupées par les Américains. Ces officiers réussirent à le conduire à Québec, en accomplissant de nuit leur périlleux voyage, et Carleton, avec le concours d'un régiment écossais et de volontaires canadiens français, commandé par Chabot et Dambourgès, organisa la défense de la ville qui fut attaquée pendant la nuit du 31 décembre 1775. Ce fut grâce à la bravoure de ces deux officiers et du colonel Nairn, du régiment écossais, que les envahisseurs furent repoussés, et la campagne prit fin. Qui niera que, si les Canadiens français n'avaient pas pris part à la bataille, Carleton n'aurait pas pu repousser l'invasion des Américains, et que le Canada serait aujourd'hui l'un des états de l'Amérique du Nord?

Ce n'est pas tout. Je raconte ces faits historiques à dessein, afin que les membres de l'opposition puissent du haut des tréteaux où ils ont décrié les chefs du mouvement politique dans la province de Québec, inculquer à leurs auditeurs la connaissance d'un épisode de l'histoire de leur pays.

L'année suivante, le congrès envoya au Canada trois hommes dont les noms sont bien connus dans nos annales—Franklin, Chase et Carroll—qui avaient pour mission de conseiller aux Canadiens français de faire cause commune avec les insurgés. La population, écoutant les conseils du clergé et des seigneurs qui avaient appris à aimer le lien britannique et les institutions anglaises, refusa de s'allier à eux. Plus tard, l'amiral d'Estaing et le général Lafayette firent appel aux Canadiens français, tentèrent d'enflammer leurs passions, leur rappelèrent les liens du sang pour les engager à combattre l'armée anglaise qui avait vaincu, peu de temps auparavant, mais les Canadiens français restèrent fidèles.

Que se passait-il à ce moment-là dans la province de Québec, dans cette infidèle province de Québec? La nombreuse et ancienne communauté des ursulines, si célèbre dans tout le Canada, sous la direction de monseigneur Saint-Onge, vicaire général, faisait chanter dans les églises l'antienne "Domine salvum fac regem"—Seigneur, sauvez le roi. Etait-ce là de la trahison de la part de la province de Québec? Cette conduite était-elle de la trahison?

Qu'on étudie l'histoire de la guerre de 1812 et on découvrira les mêmes preuves de fidélité et d'attachement aux institutions anglaises. Je n'hésite pas à déclarer de nouveau que, si les Canadiens français de la province de Québec n'avaient pas été fidèles à la Grande-Bretagne et s'ils avaient refusé de prendre part à cette guerre, le Canada aurait pu devenir partie intégrante des Etats-Unis. Qu'on se rappelle la bravoure et le courage déployés par de Salaberry et sa poignée de fidèles, dévoués et vaillants Canadiens français sur les bords de la rivière Châteauguay. Je regrette d'être obligé de rappeler ces événements historiques, mais le moment ne saurait être mieux choisi. Je ne connais aucune période de l'histoire du Canada où la population a mieux prouvé son attachement aux institutions britanniques qu'en cette année 1812, lorsque Français, Anglais, Irlandais et Ecossais des terres hautes et des terres basses s'unirent pour défendre le drapeau canadien. Au besoin, on les verra de nouveau combattre ensemble pour le drapeau qui flotte sur cet édifice, emblème de nos prérogatives constitutionnelles qui m'est cher et qui protège toutes les nationalités, toutes les classes et toutes les croyances.

Foulons aux pieds nos préjugés et nos passions et unissons-nous pour sauvegarder notre dignité de citoyens canadiens. Je supplie tous les membres de la Chambre de cesser de faire appel aux préjugés nationaux, de mettre leur pays au-dessus de leur province, au-dessus de leur parti et au-dessus de leurs propres intérêts. Cette terre n'est pas seulement la patrie des Français; elle est aussi la patrie des Anglais, des Ecossais, des Irlandais, la patrie des Canadiens. C'est un bel héritage qui nous a été légué, un noble héritage que nous ont laissé de vrais patriotes, des hommes qui ont lutté et qui sont morts pour le défendre. Consacrons-lui notre vie, protégeons-le et, au besoin, mourons pour lui, afin que nos descendants jouissent des mêmes libertés dont nous jouissons, qu'ils soient fiers de proclamer leur nationalité comme nous sommes fiers de nous dire citoyens du Canada et Canadiens avant tout et toujours.

M. C. A. MAGRATH (Medicine-Hat): L'honorable député qui a pris la parole en dernier lieu (M. Devlin) est doué d'une excellente qualité: il ressent tout ce qu'on dit contre sa province ou le caractère de ses habitants. Etant, pour ainsi dire, originaire de la même province où j'ai passé mon enfance, je dois avouer que moi aussi, je suis quelque peu chatouilleux sur ce point. Toutefois, je crois que l'honorable député a pris la mouche lorsqu'il s'est imaginé que le représentant de Frontenac (M. Edwards) a attaqué la population de la province de Québec dans le discours qu'il a prononcé l'autre soir. Ce n'est pas ce que j'ai compris; il m'a semblé que ses critiques étaient plutôt dirigées contre les méthodes politiques qui ont cours dans cette province et qui ne conviennent pas à sa population ni à celle de toute autre partie du Canada. Bien que je n'aie pas écouté très attentivement son discours, j'ai compris que l'honorable député disait que l'ouvrage de M. Tardivel n'a pas été donné comme récompense aux écoliers, mais que toute l'édition a été achetée et que l'acheteur était un conservateur. Je dois féliciter celui-ci de sa conduite.

Le présent débat traîne en langueur depuis quelques semaines et la physionnomie de la Chambre indique qu'elle croit que le sujet a été suffisamment discuté. Cela peut être vrai à certains égards, mais quant à moi je n'ai pas encore entendu parler des conséquences qu'aura la création de cette marine pour la population canadienne ni des saignées qu'elle fera à sa bourse. Il y a quelques mois, j'ai été mis en vedette parce que j'avais eu l'audace de traiter cette question en public, et d'exprimer au sujet de la marine des opinions qui me semblaient marquées au coin du bon sens et qui étaient défavorables à la construction d'une marine canadienne.

Certains journaux m'ont fait dire que je voulais offrir $10,000,000 à la mère patrie comme contribution qui serait répartie sur une période de quelques années. Il est vrai que j'ai mentionné ces chiffres, mais c'était seulement pour faire comprendre ma pensée. Je supposais que notre Gouvernement avait une idée éclairée et complète du coût de cette nouvelle marine, mais jusqu'à présent il m'a été impossible de découvrir que le Gouvernement connaissait cette partie de la question. Il y avait déjà quelques mois qu'il étudiait cette question lorsque le Parlement s'est réuni au mois de novembre dernier, et il a laissé s'écouler près de deux mois et la Chambre prendre ses vacances de Noël, sans oser exposer clairement ses plans au peuple, sur les épaules duquel le fardeau retombera, quelque tournure que la chose prenne. Je croyais que notre Gouvernement aurait dit au peuple qu'il avait certains projets arrêtés en vue, dont l'accomplissement coûterait telle ou telle somme. Je croyais qu'il songeait a donner une aide dans une circonstance critique, dont je parlerai dans quelques instants, et comme le Canada n'a pas de chantiers de constructions navales—et je ne désire pas que notre pays s'engage dans une telle industrie—il m'avait semblé que la seule chose que nous pourrions faire était d'offrir une contribution en argent qui serait répartie sur une certaine période d'années, afin que le fardeau pesât aussi légèrement que possible sur les épaules des contribuables.

Mon intention n'était pas d'exposer aucune politique navale pour le Canada; j'étais et je suis encore fortement opposé à tout plan de marine nationale, au moins jusqu'à ce que nous sachions si l'empire anglais adoptera une base un peu plus stable que la question de pur sentiment; et monsieur l'Orateur, afin de pouvoir discuter cette politique à ce point de vue, le chiffre de $10,000 m'aurait convenu tout aussi bien que celui de $10,000,000.

L'honorable premier ministre ne me paraît pas bien sûr de son terrain en fait d'impérialisme. Monsieur l'Orateur, je suis un impérialiste, si ce mot signifie quelqu'un qui veut être fermement dans l'union du peuple anglais sur une base permanente. Contrairement à l'honorable premier ministre, je discuterai la situation telle qu'elle se présente aujourd'hui. Je ne remonterai pas à la guerre des Deux Roses; je ne parlerai pas des rêves chimériques de Pierre l'Hermite, et je ne ferai pas de théories sur ce qui serait devenu de la race anglo-saxonne, si Jules Cesar, lorsqu'il a mis le pied sur la côte d'Angleterre, eût porté des bas de laine.

Et cependant, monsieur l'Orateur, si je traitais la question de cette façon j'en approcherais tout autant que s'en est approché l'honorable premier ministre durant les

trois quarts de son discours. Je répète, monsieur l'Orateur, que je suis un impérialiste parce que je crois du fond de mon âme que l'impérialisme est la meilleure chose pour nous et pour la civilisation. Je suppose que si je faisais cela à mi-voix, ainsi que le font quelques hommes publics dans notre pays, et je ne veux pas parler ici du très honorable premier ministre, ma pensée est bien loin de lui à ce sujet,—des hommes qui se prennent plus au sérieux que leurs compatriotes et qui s'imaginent que la population cosmopolite qui débarque sur nos rives est prête à s'agenouiller et à crier: Nous voulons avoir notre part de citoyenneté, lorsqu'en réalité, si même l'on s'occupe d'eux, c'est probablement avec la pensée exprimée dans le dicton populaire: ces va-nu-pieds se croient beaucoup. Monsieur l'Orateur, pour faire un jeune pays il faut l'esprit qui anime les impérialistes. Il faut des hommes qui désirent unifier leur race; des hommes qui travaillent activement à l'assimilation des étrangers qui arrivent dans leur pays, des hommes qui ne suivent pas l'exemple de ceux dont j'ai parlé, qui feraient aussi bien de rester au lit tous les matins pour tout le bien qu'ils font au pays, et qui sont obligés de se frotter les yeux pour savoir s'ils sont éveillés.

Monsieur l'Orateur, cet esprit impérialiste est aussi nécessaire à Cuba que dans l'empire anglais. Où trouvons-nous cet esprit plus développé que dans les Etats-Unis d'Amérique? Voyez ce que ce pays a fait pour unir ensemble les éléments divers qui se sont portés vers ces rives. De temps à autre, monsieur l'Orateur, on entend des gens parler avec dérision d'agiter le drapeau. Sous ce rapport, je crois que nous pouvons prendre quelques leçons des Etats-Unis. A leur arrivée dans ce pays, le plus grand nombre des immigrants sont naturellement portés à considérer le drapeau comme un simple carré d'étoffe; mais ils n'ont pas habité ce pays pendant quelques années qu'ils commencent à apprécier les avantages qu'ils reçoivent sous ce drapeau et ne tardent pas à se joindre à ceux qui l'arborent. Dans un nouveau pays il est absolument nécessaire de tenir le drapeau à la vue du peuple. Je ne voudrais pas injurier ceux qui parlent avec ironie du drapeau, mais si nous croyons qu'un emblême national est de quelque utilité dans le monde, je ne vois pas pourquoi nous aurions honte du nôtre. Je ne sais pas quelle conception l'honorable premier ministre a de l'impérialisme; mais je sais qu'il a cru bon de se moquer de ceux qui y croyaient. Je ne sais pas s'il a voulu parler des pharisiens de l'impérialisme, mais je ne crois pas que celui qui occupe la haute et importante position de premier ministre du Canada fait

M. MAGRATH.

du bien à sa cause en adoptant de telles méthodes.

Si cependant c'est son désir, s'il croit qu'il va faire approuver par ce moyen cette étrange loi navale par le peuple canadien, alors nous différons tous deux grandement d'opinion sur le sentiment des électeurs.

Je ne discuterai pas les avantages matériels que pourrait recevoir le Canada comme partie de l'empire anglais, vu que je crois que tout le monde est d'accord sur ce sujet. S'il y a des raisons d'égoïsme pour nous engager à rester dans l'empire aujourd'hui, il me semble qu'il existe d'aussi bonnes raisons pour que nous ne nous en séparions pas dans l'avenir. S'il et avantageux aux états souverains de New-York et de la Californie—situés comme ils le sont par cinq jours de voyage—à rester fermement attachés à la même union, il me semble qu'il y a des raisons également bonnes pour que l'Angleterre et le Canada restent unis. S'il est à l'avantage des états de New-York et de la Californie d'avoir un seule marine, je ne vois pas pourquoi le même principe ne s'appliquerait pas également à l'Angleterre et au Canada. Bien que l'océan ne disparaîtra pas de sitôt, sa largeur diminue certainement avec beaucoup de rapidité par le peu de temps qu'il faut aujourd'hui pour le traverser Dans la vie de ce jeune pays, il y aura plusieurs bas-fonds et plusieurs rapides à passer; et au lieu d'être guidés par l'opinion d'hommes d'Etat clairvoyants et vigoureux, et je constate qu'on ne veut pas même leur permettre de l'exposer, notre pays est encouragé plutôt à se diriger vers les écueils de l'indépendance, pendant que notre Gouvernement fait entendre des chants lamentables sur la question de l'autonomie, tout comme l'Indien croit éloigner les mauvais esprits en marmotant des mots sans signification lorsqu'il passe près d'un cimetière.

Pour en venir, monsieur l'Orateur, à la question qui nous occupe, quelle est la situation de l'Europe aujourd'hui? Il y a sur le continent européen aujourd'hui une population d'environ 415,000,000 d'individus dont quelques-uns n'ont jamais connu la satisfaction d'un estomac bien rempli, et cependant on leur arrache tout ce qui est nécessaire à la vie, pour maintenir des armements en vue de la conservation de la paix.

Quelle situation extraordinaire! Il n'y a que deux alternatives pour ces nations. Ou qu'elles abandonnent la politique qu'elles suivent, ou qu'elles continuent à augmenter les impôts, et alors la crise éclatera, ce qui signifie la banqueroute et aussi une guerre pour faire disparaître les nations rivales de la surface de la terre. L'Europe est dans une situation extraordinaire. Je dis qu'il y a crise.

Lorsque nous voyons les deux partis politiques anglais abandonner les méthodes d'impôt qui ont été suivies pendant de longues années, afin de pouvoir tirer plus d'argent des contribuables pour construire des navires, alors je crois que nous sommes, en ce qui concerne l'argent à payer, en présence d'une question d'urgence que nous ne pouvons pas ignorer. C'est cette urgence qui a éveillé l'attention des éléments divers de l'empire anglais, et qui est la raison d'être du bill qui nous est soumis. Je veux poser en axiome, que le Canada tel qu'il est, avec sa population comparativement petite de 7,000,000 d'âmes, avec ses vastes ressources naturelles qui requierrent toutes ses forces et tout son argent pour développer le pays, pour améliorer l'état de notre population et des immigrants que nous espérons voir débarquer sur nos rives, je dis que le Canada, considéré isolément, a autant besoin d'une marine qu'un réprouvé dans l'enfer a besoin d'un pardessus fourré. Mais le Canada est dans l'Amérique britannique du nord et nous sommes sujets anglais. Ce n'est donc pas seulement une question de devoir, mais une question d'honneur pour nous, que de venir en aide au peuple anglais, un peuple qui, pendant les cent dernières années et plus, a fourni au moins $500,000,000 pour le bien-être de notre pays.

C'est donc un devoir envers nous-mêmes, et envers l'empire dont nous sommes une partie considérable, et si nous nous plaçons à un point de vue plus élevé, un devoir envers la civilisation. Le plus grand malheur qui pourrait arriver à l'humanité serait la disparition de l'empire britannique. Ce serait retarder la civilisation.

L'Angleterre ne peut pas périr. L'Angleterre a eu ses fautes comme tout ceux qui veulent fonder la plus petite colonie; mais l'Angleterre a toujours visé à ce qui était le plus grand bien de l'humanité. Ses portes ont été ouvertes aux persécutés religieux et politiques de toutes les nations européennes. Son peuple est libre, son peuple se gouverne lui-même. La grande nation qui nous avoisine est aussi une nation libre et qui se gouverne elle-même. Il ne faut pas que les nations libres périssent, et je prétends qu'il serait du devoir de l'Angleterre de se porter au secours de la grande république si son existence était d'aucune façon menacée. Les hommes les mieux pensants dans les Etats-Unis comprennent que la force de l'Angleterre ne doit pas être diminuée. Ils savent aussi bien que nous que si la désagrégation se mettait dans la famille anglaise, le fardeau de l'homme civilisé serait augmenté à ses extrêmes limites. Le Canada a donc son mot à dire dans cette question très sérieuse et nous devons agir promptement, et par-dessus tout efficacement, sans nous engager dans aucune politique définitive tendant à l'organisation d'une marine canadienne.

Une marine canadienne ne serait pas, à mon avis, dans les meilleurs intérêts de notre pays et ne répondrait pas aux nécessités du moment. La situation tendue et la crise par laquelle passe présentement l'Angleterre ne peuvent pas durer de bien longues années encore; et mon moto est: Que les possessions d'au delà des mers mettent l'épaule à la roue et aident à la mère patrie dans cette crise, faisant ainsi comprendre clairement et distinctement aux autres nations qu'il leur est absolument inutile de menacer la sécurité du peuple anglais.

Mais surtout, je suis fermement d'avis que nous ne devrions pas embarrasser notre jeune pays d'un projet d'établissement d'une marine canadienne quand nous sommes à même d'être d'un secours beaucoup plus grand et plus réel en adoptant la proposition d'une contribution à la flotte anglaise qui serait beaucoup moins onéreuse pour les contribuables canadiens. Suis-je bien fondé à parler ainsi? Il suffit pour s'en rendre compte de se reporter au premier alinéa du rapport de l'amirauté anglaise où il est clairement constaté que l'effet maximum, avec minimum de frais, ne sera obtenu que grâce à l'établissement d'une marine à direction centralisée. Puis, il y est dit que pour des raisons politiques et autres, certaines possessions d'outremer ne sont pas en mesure d'appuyer la proposition d'une marine à direction centralisée. C'est alors pour la première fois que la question d'unité navale distincte vient sur le tapis. Pour ma part, je ne me rends pas bien compte de ce qu'on entend par raisons d'ordre politique et autres. Certains membres de la députation sont hostiles à l'idée d'une contribution en argent, jugeant qu'il n'est pas raisonnable de notre part de demander au peuple anglais de faire la guerre sans que nous y prenions part; tandis que d'autres sont d'avis que nous n'avons pas les moyens de fournir des contributions directes d'argent à l'échiquier anglais en vue de l'établissement et de l'entretien d'une flotte. Je ne conteste pas la légitimité de pareilles opinions. Si j'y comprends quelque chose, la flotte anglaise est construite dans les Iles Britanniques, manœuvrée et dirigée de là, pour la simple raison que le contribuable anglais est appelé seul à fournir les fonds; il semble assez raisonnable de supposer que dans le cas où les diverses possessions anglaises s'entendraient pour faire le frais d'une flotte commune, les conditions se trouvant changées, la flotte n'aurait plus désormais le caractère exclusif de flotte anglaise, mais plutôt celui de flotte impériale.

Le bailleur de fonds se désintéresse de l'emploi qu'on fait de son argent dans un cas seulement: celui d'une œuvre charitable. Mais il ne s'agit pas ici d'aumône. Il s'agit plutôt de nous assurer une place sur le globe, de protéger notre commerce, ou, sous une autre forme, de rendre à la mère patrie une partie seulement des fortes sommes qu'elle a déboursées dans notre intérêt à diverses époques alors que nous n'étions pas encore en mesure de pourvoir à nos besoins. Je ne conçois donc pas que des gens intelligents puissent se figurer que les sommes affectées au maintien d'une marine centrale seraient nécessairement toutes dépensées en Angleterre. Cette attitude n'est pas plus raisonnable que celle d'un homme qui, invité à placer ses fonds dans une grande entreprise, refusa, parce que, n'ayant pas eu voix au chapitre jusque-là dans la direction d'une affaire où il n'avait pas de fonds, il en conclut assez étrangement qu'il ne serait guère plus consulté à l'avenir s'il y met de l'argent. Il se retira donc et ouvrit une épicerie à son compte.

En somme, si la marine anglaise revêt un caractère impérial, l'empire britannique sera appelé à prendre part à sa construction, à son administration, à sa gestion; son budget sera appliqué à l'établissement d'arsenaux sur tous les points de l'empire, il sera adjugé des entreprises pour la construction de navires partout où les conditions seront favorables à cet objet. Le contribuable canadien ne tient pas outre mesure à posséder des navires de guerre. Ce que nous voudrions avoir pour le moment, c'est, au plus bas chiffre, un moyen de défense des plus efficaces, et c'est ce que nous ne saurions obtenir que par le moyen de la marine anglaise. Je ne comprends pas qu'un Canadien ne soit pas glorieux de parler de la marine anglaise comme sienne; et j'irai jusqu'à dire que c'est derrière cette marine que les tenants de l'idée d'une marine canadienne se réfugieraient en temps de guerre. Notre pays n'a ni argent ni énergie à gaspiller en vue d'acquérir de l'expérience sur les hautes mers.

Certains membres de la députation sont d'avis qu'il nous incombe d'avoir une marine qui soit nôtre, de même que nous avons notre armée de terre. Il n'y a pas d'analogie entre les deux. L'armée de terre ne sort pas du territoire, reste toujours au pays. Les forces navales, au contraire, ont pour champ commun d'activité l'océan qui baigne les rivages de tous les pays et où chaque puissance est tenue d'opposer un front compact à l'ennemi.

On nous a beaucoup parlé de la disposition de la loi de milice qui interdit à nos troupes de passer la frontière sans l'ordre du Gouvernement canadien. Cette disposition ne m'intéresse pas particulièrement mais certains de mes collègues semblent croire que, vu qu'elle se trouve dans notre loi de milice, elle devrait figurer également dans notre loi de la marine. Chacun se rend compte que notre armée de terre n'est en mesure de secourir la Grande-Bretagne que sur terre; et les guerres récentes où la Grande-Bretagne s'est trouvée engagée sur terre ont été pour bien dire des guerres de colonisation. Jamais elles n'ont mis son existence en péril. Par exemple, la guerre de l'Afrique du Sud qui a duré des mois et des années, n'a jamais été une menace sérieuse pour son existence. Mais quiconque réfléchit conçoit facilement que le premier coup de canon tiré par un navire anglais pour la défense de la suprématie de la Grande-Bretagne sur les mers, met son existence en péril tant que la victoire n'est pas décidée. On sait bien qu'aucune nation, aucune coalition de puissances étrangères ne provoquera la Grande-Bretagne sur les hautes mers, à moins d'être confiante de pouvoir anéantir sa flotte, et un pareil résultat pourrait fort bien se produire en moins d'une semaine. Or, voici que dans ce projet de loi de la marine on voudrait prescrire que la flotte canadienne ne se portera pas au secours de la métropole tant que le Parlement canadien ne se sera pas réuni et tant que, dans notre sagesse, nous n'aurons pas décidé du bon droit de l'Angleterre. A mon avis, c'est là une absurdité. Je le déclare en toute sincérité au très honorable premier ministre, il ne serait guère possible de saisir la Chambre d'une proposition plus contestable. Sujet anglais, je suis d'avis que, sur quelque point du globe que nous soyons, nous devons "tirer, naviguer de concert, par tous les temps"; sujet anglais, j'ai pour règle de me jeter dans la mêlée pour aller secourir mon compatriote anglais, sur quelque point du globe qu'il soit, quitte à discuter après coup sur son bon droit. Plutôt que d'agréer cette disposition du projet de loi, je renoncerais à ma qualité de citoyen anglais pour m'adjoindre à quelque autre nationalité. Quel que fût le gouvernement désireux de me faire accepter cette disposition inadmissible, je refuserais de l'agréer sous cette forme, car elle met une telle entrave à notre liberté que nous serions absolument hors d'état de nous porter au secours de la mère patrie.

La seule manière dont nous puissions venir en aide utilement à la Grande-Bretagne, c'est en nous portant à son secours lorsqu'on l'attaquera en pleine mer, et le présent projet de loi ne nous met nullement à même de lui venir en aide en pareille éventualité. Il est absurde de prétendre qu'une telle disposition, parce qu'elle se trouve dans la loi de milice, devrait être inscrite également dans la loi de la

marine de guerre, celle-ci se trouvant dans des conditions tout autres. J'espère m'être exprimé clairement à cet égard.

Je reviens maintenant à la question qui après tout intéresse particulièrement nos contribuables, la question de la dépense. L'amendement proposé par le leader de l'opposition nous permet de juger avec exactitude du montant que nous serons appelés à payer, ainsi que de l'aide que l'Angleterre se trouvera à en retirer effectivement. Au contraire, la proposition ministérielle laisse l'avenir dans une parfaite obscurité. Ce qu'ils seront appelés à payer, nos contribuables n'en savent rien. La dépense sera des plus onéreuses et augmentera d'année en année. Je le répète encore une fois, nous n'avons pas d'argent à gaspiller à des expériences de cette sorte.

Mais, s'écrieront quelques collègues, vous parez à la crise actuelle. Ce n'est pas assez, monsieur l'Orateur, répondrai-je. Tournons-nous vers notre pays et mettons-nous à l'œuvre. Si l'on veut que l'empire britannique se maintienne, il faudra en venir à quelque entente pratique, et si cette entente n'est pas conclue avant que la prochaine crise survienne, nous saurons bien faire notre devoir de sujets anglais. Je le déclare du fond du cœur, nous Canadiens, nous nous complaisons trop dans les théories; nous nous contentons trop facilement de rêves agréables. Nous nous plaisons à entendre dire aux voyageurs de passage que nous sommes un peuple étonnant; mais si nous n'y prenons garde, l'exubérance même de nos ressources naturelles sera un obstacle au développement de notre grandeur morale. Et nous nous livrons à d'innocentes rêveries. "Nous concluons nos propres traités", dit quelqu'un; et l'instant d'après la même bouche nous qualifie "une d'entre les nations sœurs". Ces deux idées ne répondent pas à ma conception de l'état des choses.

Je me rends bien compte que nous devons exercer la gestion de nos propres intérêts; je me rends bien compte que nous savons mieux que les gens du dehors ce que nous avons à vendre. et ce qu'il faudrait nous procurer en retour. Mais je me rends compte également qu'il devrait y avoir au sein de l'empire quelque conseil de revision chargé d'examiner les conditions avant qu'elles aient leur effet; autrement, nous cesserons de faire partie de l'empire britannique.

Si toutes les nations sœurs sont à même de conclure des traités suivant leur bon plaisir, alors la dissolution de l'empire est proche. Si je ne me trompe, nous avons atteint une phase de l'histoire de l'empire où il suffit que nous fassions un pas en avant pour devenir une grande puissance mondiale. Les changements ne sont pas lents à se produire de nos jours. Qui peut prédire la tournure que prendront les choses d'ici à dix ou vingt ans? Je crois qu'en ce qui regarde l'empire britannique, ce sera une époque des plus critiques. Ne cherchons donc pas à trop anticiper sur les évènements à cet égard. En ce qui regarde le Canada, ce n'est pas une théorie qu'il s'agit de discuter, mais comme Cleveland le faisait observer un jour, c'est un état de choses dont il nous faut tenir compte.

De ce qu'il se trouve à Londres des personnes qui jugent qu'une solution acceptable pour l'Australie,—la constitution d'une unité navale distincte,—l'est également pour nous, la seule conclusion que je puisse tirer, c'est que ces personnes ne sont pas au courant de la situation du Canada. Ce n'est pas de l'opinion ayant cours à Londres qu'il nous faut faire le plus grand cas, car cette opinion ne tient guère compte de la diversité des situations au sein de l'empire; ce sont les vues émises dans les diverses possessions britanniques qu'il y a lieu de soumettre à l'analyse si nous voulons assurer la stabilité de l'empire britannique. Le Canada n'est pas comme l'Australie une île dont la population, constituée de date récente, se trouve dès son arrivée au pays définitivement séparée de ses anciennes relations, de ses anciennes attaches politiques. Le Canada confine sur une grande étendue à un des pays les plus grands et les plus puissants de la terre,—je dirais même qu'il s'y trouve dans une grande mesure englobé,—pays dont la population dans son ensemble est probablement la plus intelligente qui se trouve dans les confins d'aucun pays au monde. Sans doute, nous n'en souffrons pas. L'immigration qui se porte vers le Canada et sur laquelle nous comptons pour notre futur développement nous viendra dans une grande mesure des Etats-Unis d'Amérique, ou en passant par son territoire. Il n'y a pas à dire le contraire. Si je disposais de plus de temps, il me serait facile, je pense, de démontrer à la Chambre la justesse de ce point de vue. Telle est la situation véritable dont les Canadiens ne se préoccupent pas aujourd'hui. M. Archibald Carey Coolidge, économiste éminent, attaché à l'université de Harvard, fait allusion au Canada et à l'avenir qui lui est réservé dans un livre paru récemment: 'The United States as a world power." M. Coolidge pose en conclusion que "l'opinion publique au Canada est favorable à l'indépendance comme terme final, avec relations amicales et alliance avec la Grande-Bretagne."

Le Japon est un pays indépendant et un allié de la Grande-Bretagne.

Est-ce là la destinée que certains députés voudraient pour cet important pays? Je crois que M. Coolidge a raison: il n'est pas du pays, il n'a aucun intérêt ici, il se forme une opinion sur ce qu'il lit de nos hommes publics, qui semblent, pour quelques-uns— et parmi eux certains membres du minis-

tère surtout—ne pas pouvoir adresser la parole au peuple du haut d'une tribune sans parler du Canada comme d'une nation. Avant de rapporter les opinions de M. Coolidge sur l'ouest du Canada, que l'on me permette de faire observer que nos colons—ceux du moins qui, venus du dehors, s'établissent à l'est des Grands lacs—se fixent généralement dans les environs de nos grandes villes, où leurs sentiments en politique se forment, où plutôt se déforment, selon l'influence du groupe auquel ils viennent se rattacher. Dans l'Ouest, la situation est différente; là les nouveaux venus se disséminent sur une vaste étendue, où ils se constituent en groupes distincts qui ont sur les choses de la politique des idées personnelles.

M. Coolidge veut bien reconnaître que, dans certaines régions de l'Est, on est encore loyal aux institutions britanniques. Quant aux populations de l'Ouest, voici ce qu'il dit de leur attachement à l'Angleterre:

> C'est une plante exotique, trop délicate pour fleurir dans un sol comme celui-là. Dans ces régions neuves, où la population est mixte et garde la caractéristique d'une vie influencée par le matérialisme des idées qui s'entrecroisent sur le terrain neutre des frontières, le ton général est celui de l'Américain moderne, plutôt que celui de l'Anglais. On y est un peu trop terre à terre; un peu trop absorbé par les occupations de chaque jour, pour s'y donner le luxe de songer à un trône au reste fort éloigné. Ce loyalisme leur paraît être une affaire de sentimentalité bien peu pratique.

Il ne semble pas, monsieur l'Orateur, que M. Coolidge soit parvenu à se faire une idée bien nette de la situation. Dans un empire comme celui-ci, la fidélité au trône est de moindre importance que l'intégrité d'une constitution destinée à retenir dans une même communauté de sentiments des gens de toute race, de toute langue et de toute croyance. Dans mille ans d'ici, pas ne sera besoin de donner beaucoup d'attention à l'objet qui nous préoccupe aujourd'hui, de lier solidement entre eux les divers éléments qui, comme autant d'états distincts, constituent ce que nous appelons l'empire.

Les gens qui nous arrivent n'ont guère songé à notre constitution: un Américain ne quitte pas son pays parce qu'il en est mécontent, et il fait ici un bon citoyen. Ce titre citoyen a pourtant dans l'empire britannique une tout autre signification qu'il ne le comporte chez les autres peuples. L'individu qui se rend en Australie deviendra australien, nécessairement; si c'est au Canada, il se regardera comme Canadien, jusqu'à l'heure où nous lui aurons fait comprendre l'acception plus haute que comporte chez nous ce titre de citoyen. Jusqu'à quel point nous appliquons-nous à le pénétrer de cette idée? En aucune façon, il faut bien le dire, et il en sera de même tant que nos hommes publics continueront à parler du Canada comme d'une nation. Si nous tenons à l'empire, si nous désirons vraiment être regardés comme en faisant partie, si nous avons la ferme intention de pousser énergiquement à la civilisation et à la paix du monde, il nous faut nécessairement nous employer à unir dans un tout plus compact que ne le peut faire le seul sentiment les divers éléments qui s'agitent dans la patrie commune; et aujourd'hui c'est, il faut bien l'avouer, au sentiment surtout que l'on fait appel. Pour cet objet que l'on préconise, il faudrait parler un peu moins du Canada comme nation, du Canada qui fait ses propres traités et de l'acte final qui devra donner toute sa perfection à notre nationalité. Une fidélité fondée sur le sentiment est chose fort belle sans doute; mais à mesure qu'un peuple s'accroît par un excès des naissances sur les décès, une telle fidélité ne peut aller qu'en s'affaiblissant. Dans les conditions ethniques où nous sommes soumis à de constantes fluctuations, il faudra, pour que l'empire se maintienne, mettre un peu de sens pratique dans nos moyens de persuasion.

On dira sans doute, monsieur l'Orateur, que je nie au Canada le droit de lever la tête et de se donner avec orgueil le titre de nation; on dira que j'entends refuser aux Canadiens ce que possèdent même les Patagons. Si je ne me trompe, certains députés de la droite ont parlé des grandes choses que font les Patagons pour la marine. Pour être en posture de vanter leur indépendance je ne sache pas que les Patagons aient acquis beaucoup d'importance parmi les nations de l'univers; je ne sache pas que ce titre de nation ait beaucoup ajouté, malgré leur marine, au rang qu'ils occupent dans le monde. C'est pourtant à cette idée que s'arrêtent les membres du cabinet lorsqu'ils nous prêchent la création d'une marine pour le Canada. Je ne refuse à personne le droit de rechercher l'indépendance pour ce pays.

Comme citoyen du Canada, je me fais gloire d'appartenir à la nation anglaise, et, parmi ceux qui se montrent si enthousiastes dans leurs propositions d'indépendance, il doit s'en trouver qui, étant en Russie, seraient heureux de se réclamer du peuple anglais pour la moindre atteinte que subiraient leurs droits. Il ne serait plus question alors de nationalité canadienne. Ceci n'est qu'un exemple de ce que vaut ce titre de citoyen que l'on semble être, en certains quartiers, si impatients de reléguer dans l'ombre. Dans son application au Canada, ce mot de nation a son importance à l'heure actuelle. Nous sommes un peuple libre, chacun le sait; un peuple qui se gouverne lui-même. Comment ferons-nous comprendre à ceux qui viennent incessamment se joindre à nous que nous sommes anglais, si nous ne mettons pas une sourdine à tous

ces beaux discours que l'on fait sur la nationalité canadienne.

A quoi bon toutes ces phrases et ces mots à effet. Notre premier ministre se plaît fréquemment à rappeler en termes poétiques l'attitude du Canada à l'égard de l'empire, attitude d'affection filiale, ainsi qu'il nous l'affirme. Quand nous savons que nos portes sont grandes ouvertes, il faut bien penser que la maison va bientôt s'emplir de gens dont l'affection pour la mère patrie ne pourra être que très problématique. Pour ces enfants d'adoption, les méthodes en vogue me paraissent bien peu propres à leur inspirer l'amour dont parle le très honorable premier ministre.

J'ai déjà indiqué les raisons qui me portent à donner mon appui à cet amendement du chef de l'opposition; car la contribution que l'on y propose sera pour la mère patrie, dans l'heure critique qu'elle traverse, une aide très efficace et la moins coûteuse pour les nôtres. Je suis opposé à l'idée d'une marine canadienne, à cause de son extravagance d'abord, et, ensuite, parce qu'elle nous éloigne de la mère patrie. Je la regarde comme une première tentative de désagrégation de la famille britannique. Certains députés sont prêts à le nier, je le sais; ils ne devraient cependant pas oublier qu'il y a dans ce pays des gens qui croient que le Canada sera un de ces jours indépendant, et, parmi ces gens, il s'en trouve dont c'est l'avis que notre devoir est de faire dès maintenant quelque chose dans cette vue. Chacun de ceux qui vont voter pour une marine canadienne le feront, je n'hésite pas à le dire, dans le secret espoir qu'un jour cette marine permettra à notre pays, ainsi que le mot en a été attribué au très honorable premier ministre, de se détacher de l'Angleterre, ainsi que se détache de l'arbre le fruit arrivé à sa maturité.

Si par vaine gloire, pour ne pas dire par hypocrisie, ainsi que je suis tenté de le penser parfois, nous continuons de rêver de la sorte, si nous ne prenons garde à lier dès maintenant le fer au béton qui va entrer dans la structure de l'édifice que nous songeons à élever sur ce continent de l'Amérique du Nord; si, en un mot, monsieur l'Orateur, par péché d'omission, nous négligeons nos devoirs envers l'empire, nous et les autres colonies anglaises autonomes, si nous laissons s'affaiblir la gloire de ce même empire, donnant par là libre carrière à ceux qui plus tard seront les maîtres de nos destinées, je le dis avec regret, mais, dans ce siècle où s'effectue une centralisation de plus en plus énergique des forces, la conséquence de tout ceci sera notre fusion avec nos voisins de la grande république américaine. Une importante question serait de nous demander ce que nous cherchons, nous Canadiens, et si nous n'avons pas en vue de fonder sur ce continent un édifice qui nous soit propre. Un constructeur intelligent qui va se mettre à l'ouvrage a nécessairement quelque idée du but qu'il poursuit. Le Canada demeurera-t-il perpétuellement attaché à l'empire britannique, ou se détachera-t-il un jour de cet empire, rêvant d'une indépendance qui, en dernier ressort, sera pour lui l'absorption par les Etats-Unis? Si tel est notre dessein, disons-le franchement, et venons-y tout de suite. Si l'idée matérielle doit primer dans nos conseils, retirons-nous bien vite de cet empire, et qu'il ne soit plus question de marine, impériale ou autre, puisque, dans l'état actuel de ce pays, avec les ressources dont nous disposons, nous n'avons nullement besoin d'une marine. Pour moi, notre place est de rester fermement attachés à l'empire britannique, et c'est à cette fusion du Canada avec l'empire que je voudrais voir chacun de nous ardemment travailler. Si nous pouvons croire que la Grande-Bretagne est parvenue à un degré de civilisation qui ne le cède à nul autre pays au monde, si nous pouvons croire que l'humanité trouve en elle sa meilleure garantie, notre devoir comme peuple me semble tout tracé, et nous devrions comprendre que plus fort sera l'empire, plus énergiquement s'exercera son influence pour la paix. La question, qui pour moi n'a absolument pas besoin de réponse est uniquement de savoir si le peuple canadien pourrait jamais se trouver mieux qu'au sein d'une telle famille.

Me serait-il permis de donner cours pour un moment à mon imagination? Qui empêche que l'Angleterre ne vive, sur ce continent, dans l'union qui la rattachait autrefois à ses fils premiers-nés? La cause de l'ancienne séparation ne réside pas uniquement dans le fait d'une dispute soulevée par les Bostonnais à propos du commerce des thés; il existait des dissentions parmi les colonies; alors, comme aujourd'hui, il s'est trouvé des hommes désireux de grandir l'importance de leur petite patrie. Quelle serait aujourd'hui la situation, si, de part et d'autre, ces deux peuples n'avaient commis d'irréparables erreurs et s'ils avaient continué de vivre ensemble pendant le cours du siècle dernier? La réponse est simple: au lieu de nous trouver en présence de deux puissantes nations, agissant séparément pour des fins en quelque sorte parallèles, nous les verrions unies, exerçant pour la paix leur commune influence. Dans ces conditions, se trouverait-il quelqu'un qui suggérât à l'Amérique d'envoyer de l'argent à l'Angleterre pour l'établissement et le maintien d'une marine quelconque? Pense-t-on que les Etats-Unis pourraient jamais se trouver dans le cas de demander à l'Angleterre de contribuer à leur dépense? On peut bien dire que les affaires intérieures de la Grande-Bretagne continueraient de se traiter à Westminster; mais aussi celles

qui intéresseraient l'empire pourraient se traiter plus fréquemment à Washington qu'à Londres. Au moment de leur séparation, l'Angleterre et l'Amérique se trouvaient éloignées l'une de l'autre par de longs et périlleux voyages qui duraient de cinquante à soixante et quinze jours. Si une telle situation avait pu continuer, les Etats-Unis seraient peut-être demeurés isolés; mais les choses ont changé, et ils sont devenus une des grandes puissances de l'univers.

Il était impossible à ses fondateurs de prévoir cette situation, tout comme il nous est impossible de prévoir ce qui est réservé à une union permanente des populations britanniques. Les distances se mesurent par le temps qu'on met à les franchir. La Grande-Bretagne et le Canada sont plus rapprochés aujourd'hui que ne l'étaient les membres extérieurs des treize colonies il y a un siècle. Il ne faut pas se dissimuler le résultat de ce mouvement sur la marine. Il est né du désir qu'éprouvaient certains citoyens de venir en aide à la mère patrie. Je ne saurais féliciter le Gouvernement de la réponse qu'il a apportée à cette demande. Je comprends que M. Bourassa ait dit que, si le Canada doit prendre part aux guerres de la Grande-Bretagne, il doit avoir voix au chapitre dans la déclaration de ces guerres et dans leur règlement. Il semble qu'il doive nécessairement s'effectuer au sein de l'empire quelque convention systématique qui soit sur le pied des affaires, au lieu de s'inspirer uniquement du sentiment; et s'il nous est impossible de voir clairement aujourd'hui même la solution de ce problème, elle se développera plus tard, si nous marchons résolument de l'avant, avec la pleine détermination et conviction que la réalisation de cet objectif tournera à notre bénéfice et à l'avantage de la civilisation. Puis ce but une fois atteint, il se produira, dans le cours des années, certains fusionnements avec d'autres peuples, dans la grande marche en avant de la civilisation. Nous créons une marine canadienne sans bien nous rendre compte de l'usage que nous en ferons, en temps critique. Cette marine pourrait devenir l'instrument même qui provoquerait notre séparation de l'empire, si nous refusions de venir en aide avec cette flotte, aux autres éléments de l'empire.

Nous débutons mal. Il faudrait d'abord que les grands éléments autonomes de l'empire s'entendent sur la somme de responsabilité que chacun doit assumer, en cas de guerre, puis il faudrait adopter quelque système uniforme de développement naval au sein de l'empire. Ces démarches faites, la question de créer une unité canadienne de la marine impériale pourra venir sur le tapis. En attendant, gardons-nous bien de faire une seule démarche qui rende plus difficile qu'elle ne l'est aujourd'hui la réalisation de cet important objectif et à en juger d'après le mode adopté pour saisir la Chambre de ce bill, il existe réellement des difficultés.

Je le répète, que la Grande-Bretagne soit entraînée de force dans une guerre navale, et que sa marine périclite, et nous aurions le devoir de lui prêter toute l'aide possible. La guerre russo-japonaise nous fournit la preuve que les batailles navales ne sont pas annoncées d'avance, comme des ventes à l'encan. Le seul indice d'une guerre possible est la preuve d'activité de la part des autres nations; nous ne saurions reposer aucune confiance dans leurs déclarations actuelles. Le contribuable britannique le sait. Il y a ces arguments que j'ai signalés, en matière de dollars et cents. Cela me suffit. Je ne veux rien laisser à l'imprévu, et pour plus grande certitude, je veux que le pays ajoute à la flotte un ou deux Dreadnought. Ensuite, tournons nos regards vers le pays même, afin d'en continuer le développement. Il est venu à nos oreilles certaines vagues rumeurs au sujet de l'essor que la création de cette marine canadienne doit donner à l'industrie des constructions navales au Canada. A mon avis, rien n'empêche de construire des docks et de pousser de l'avant en même temps le développement de notre marine marchande. Si ce service n'a pas marché de pair avec le développement de nos lignes de transports de l'intérieur, la chose s'explique facilement. On le sait, il nous est impossible de trouver suffisamment d'argent pour développer les divers intérêts de cet immense pays.

Le résultat naturel c'est qu'on laisse demeurer stationnaires ces intérêts qui pourraient s'alimenter aux sources de l'extérieur. Si les vaisseaux de la marine marchande des autres pays sont à notre disposition pour le transport de nos produits, il est fort probable que notre marine marchande ne prendra d'important développement que lorsque nous chercherons l'occasion favorable de faire des placements de capitaux. Ce progrès, toutefois, ne saurait se réaliser aujourd'hui; mais c'est une affaire de temps.

Pour mon propre compte, je ne vois pas comment les chantiers maritimes que le Gouvernement se propose d'établir pour la construction des quelques navires qui, au dire du Gouvernement, seront prêts dans cinq ans, puisse imprimer un si vif essor au développement de notre marine marchande. Quelques-uns de nos collègues croient-ils que certains capitalistes, passant près de nos chantiers de construction navale, attirés qu'ils seraient par le son du marteau et que, comme des enfants fascinés par les jouets exposés dans une vitrine de magasin, entreront au chantier pour y faire la commande de quelques navires. Après

tout, monsieur l'Orateur, c'est une question d'économie.

En ce qui concerne l'Allemagne, je le répète, je n'ai rien à dire au sujet du péril allemand. Je dois observer, toutefois, qu'on ne devrait jamais permettre à une nation quelconque de donner le maximum de développement à ses deux armes de combat. L'Allemagne possède la plus puissante armée du monde et indubitablement elle désire avoir une marine ne le cédant en rien à la plus grande puissance maritime. Si on lui permet de réaliser cet objectif, elle devient une menace pour le reste de l'Europe. Et en Europe, pour quelle nation l'Allemagne constitue-t-elle une menace? On le sait, c'est la Grande-Bretagne; car, à l'exception de la Grande-Bretagne, l'Allemagne peut pour ainsi dire poser ses conditions à toutes les autres nations.

Avant de terminer mes observations, je désire ajouter que, par le passé, le Canada a demandé la réciprocité aux Etats-Unis, mais sans succès. La prochaine demande, si je ne me trompe, viendra de nos voisins, et cela peut-être plus tôt qu'on ne se l'imagine.

Je le sais parfaitement, il ne nous sied nullement de nous immiscer dans les affaires politiques de la Grande-Bretagne; seulement, je voudrais que les partisans du libre échange en Angleterre, ne perdissent pas cette question de vue, lorsqu'ils étudient la situation du Canada, question sur laquelle j'ai essayé de faire la lumière aujourd'hui. Je le répète, on se laisse trop aller à la dérive, au courant des opinions; on consulte trop la direction des vents, en vue des avantages politiques à recueillir; on pose trop volontiers l'oreille près du sol, pour y saisir les grondements et les bruits sourds du mécontentement s'élevant du groupe des manipulateurs de suffrages; on ne s'occupe pas assez des grands principes; on tente trop peu d'efforts pour créer une opinion publique forte et saine qui puisse se prononcer avec intelligence sur toutes les grandes questions. C'est au cours des quelques années prochaines que se décidera la question de savoir si l'empire britannique doit entrer dans la plus brillante période de son histoire et s'il doit franchir cette étape qui fera époque dans l'histoire nouvelle. Le Canada a traversé une période mémorable, j'entends par là celle qui a immédiatement précédé la confédération. Il y a aujourd'hui dans la balance une confédération comme le monde n'en a pas encore vue. A nous il incombe de faire notre devoir; non pas demain, mais aujourd'hui. Jouons donc notre rôle, comme il convient à des membres de la grande famille britannique.

Monsieur l'Orateur, nous sommes en train de construire une marine, je veux dire l'empire. La civilisation demande aussi qu'on fasse plus forte et plus intime l'union des éléments de l'empire dans son ensemble. Que notre constant refrain soit donc:

> Sail on, O ship of state!
> Sail on, O union strong and great!
> Humanity with all its fears,
> With all the hopes of future years,
> Is hanging breathless on thy fate!

M. D. D. McKENZIE (Cap-Breton): Monsieur l'Orateur, en prenant la parole sur cette question, je me sens encouragé par les paroles tombées des lèvres du chef du Gouvernement et du leader de la gauche relativement à l'importance de cette question. Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) affirme que c'est la plus importante question dont la Chambre ait été saisie depuis vingt-cinq ans. Je n'ai rien à redire à l'attitude qu'il a prise à ce sujet. Quant aux observations de l'honorable député qui m'a précédé (M. Magrath), je n'y trouve guère matière à critique, quand il affirme qu'il est impérialiste, en ce sens qu'il est fidèle aux institutions britanniques et en outre fidèle aux institutions canadiennes, en tant qu'elles contribuent à fortifier les biens qui nous rattachent à la mère patrie. Mon loyalisme ne le cède en rien à celui de mon collègue, à cet égard. Par conséquent, quand il prend pareille attitude, de concert avec son parti, je n'y trouve nullement matière à critique. Je ne sache point qu'un seul membre du parti libéral au Canada ait refusé de donner son assentiment à ces principes. Seulement, l'honorable député croit que les ministériels n'ont guère fait preuve de courage, en développant cette question. S'il faut entendre par courage que nous prenons l'initiative voulue, que nous sommes prêts à faire adopter par la Chambre une mesure législative basée sur nos propres convictions, il est fort possible que nous ayons déployé plus de courage que les députés de la gauche qui prétendent ne rien pouvoir décider, tant qu'ils n'auront pas connu le sentiment de leurs commettants respectifs sur cette question. La véritable doctrine, c'est que les chefs doivent diriger l'opinion publique, bien loin de se laisser conduire par l'opinion publique.

Si notre attitude est légitime, rien ne nous autorise à aller demander une direction à nos électeurs. Ils nous ont envoyés ici avec mission de vaquer aux affaires du pays, et nous avons le devoir de remplir ce mandat. Quelques observations formulées par l'honorable député (M. Magrath) appellent notre attention. Monsieur l'Orateur, en matière de loyalisme et de fidélité à l'empire britannique, ainsi que par la fermeté de ses convictions sur la nécessité de maintenir les institutions britanniques, le parti libéral ne le cède en rien à l'honorable député. Il existe une crise, dit-il, la Grande-Bretagne est en présence d'un danger, et il importe de prendre quelque

initiative sous l'impulsion du moment; et si nous rangeant à son avis, nous transmettions $25,000,000 aux autorités britanniques, ce serait sans doute dans la pensée que l'amirauté ferait commencer immédiatement la construction d'un Dreadnought. Les députés de la gauche prétendent-ils que la Grande-Bretagne n'a pas assez d'argent pour construire autant de cuirassés d'escadre qu'il lui en faut? Affirment-ils que le coffre-fort britannique est vide et qu'il faut tourner le robinet, pour emprunter un mot connu? La Grande-Bretagne a tout l'argent qu'il faut pour construire ses cuirassés d'escadre et par conséquent, elle n'a nullement besoin de notre concours financier. Est-il un député conservateur ici qui affirme que la Grande-Bretagne révoque en doute le loyalisme des Canadiens et que pour lui prouver notre fidélité il faut le sacrifice de $25,000,000, placé sur l'autel de la patrie? Je ne le cède à personne au Canada en fait de loyalisme et de foi dans la suprématie britannique; mais je ne crois pas qu'il y ait urgence et que le moment soit critique. A mon avis, pareil sacrifice d'argent n'est nullement nécessaire ni au maintien de la suprématie britannique, ni pour prouver notre loyalisme envers Sa Majesté le roi ou au peuple de la mère patrie.

Nous avons donné des preuves de notre loyalisme, au besoin dans le passé, et nous en donnerons de nouvelles preuves à l'avenir, au moment voulu. Sommes-nous membres de la famille de l'empire, ou bien faut-il se livrer à toutes sortes de conjectures sur notre situation? Que diriez-vous d'un fils qui, après avoir appris la maladie de son père et qu'il a besoin d'un médecin, jugerait bon de s'adresser aux passants dans la rue et de leur demander si cette nouvelle est exacte, au lieu d'aller prendre des renseignements dans la maison paternelle même? N'avons-nous pas au pays des institutions politiques en relation intime avec les institutions britanniques? N'avons-nous pas le Gouvernement du roi au Canada, tout comme dans la mère patrie et ne pourrions-nous pas nous éclairer sur les besoins de la Grande-Bretagne, sans chercher à l'aventure et puiser nos renseignements à des sources secondaires?

Si des besoins se font sentir en Angleterre, pourquoi le crier sur les toits, quand nous pouvons l'apprendre secrètement par l'intermédiaire de notre Gouvernement et si l'on a besoin de secours, le Canada les accordera par la voie régulière et par l'intermédiaire officiel.

M. DANIEL: L'honorable député s'attend-il à ce que le peuple anglais s'adesse en mendiant au Canada, pour obtenir une contribution?

M. McKENZIE: Si le Canada fait partie de la famille des nations britanniques; si le Canada est une partie importante du territoire britannique gouverné par Sa Majesté le roi et si la protection du grand empire nécessite une contribution du Canada, alors, monsieur l'Orateur, je ne considérerais pas comme un acte de mendicité la demande que la mère patrie nous ferait pour obtenir notre aide; quand l'honorable député appelle cela de la mendicité, une telle expression me révolte. Je ne considère pas cela comme de la mendicité; je le regarde comme un devoir de notre part.

M. LENNOX: Ou le paiement d'un tribut.

M. McKENZIE: Je ne parle pas de tribut et quand j'en parlerai, je pourrai le faire sans avoir besoin des interruptions déplacées que se permettent des collègues qui semblent n'être ici que pour interrompre les discours des membres de la Chambre qui siègent à droite.

M. LENNOX: Je demande la permission à l'honorable député de dire un seul mot. Je désire lui rappeler que pendant tout le débat je n'ai interrompu personne jusqu'au moment où j'ai fait cette dernière interruption qui, j'en suis fort aise, paraît avoir beaucoup ennuyé l'honorable député.

M. McKENZIE: Si l'honorable député —j'ai oublié le comté qu'il représente mal— pense qu'il est de son devoir de laisser chacun parler sans interruption et de m'interrompre moi seul, cela n'aide pas beaucoup la question. A ma connaissance, l'honorable député n'a jamais assisté à une séance de la Chambre, durant laquelle j'ai parlé, sans m'avoir interrompu, et s'il consulte le hansard, il pourra se rendre compte que cette affirmation est exacte.

M. LENNOX: C'est un compliment pour vous.

M. McKENZIE: Je n'attache aucune importance à son interruption. Je ne considère pas son interruption comme intelligente ou comme ayant de la valeur et s'il lui plaît de s'amuser à m'interrompre ou s'il pense que je suis une personne qui puisse être interrompue impunément, cela ne me fait absolument rien.

Comme je le disais, monsieur l'Orateur, quand j'ai été interrompu, si le gouvernement anglais a besoin de quelque secours de ses possessions au delà des mers, nous avons parfaitement raison de nous attendre à ce que cette nécessité soit portée à notre connaissance par les voies régulières, et alors il sera temps pour nous d'agir. Je ne crois pas que l'honorable député (M. Magrath) ait dit autre chose que je désire critiquer, mais je voudrais attirer l'attention sur la différence très marquée qui existe entre lui et ses chefs à propos de cette question. Il a dit que le Canada n'avait pas plus besoin d'une marine qu'un homme

n'avait besoin d'un pardessus fourré dans l'enfer. L'honorable député s'est servi de ce langage très énergique, mais je lui rappellerai qu'on décrit quelquefois l'enfer comme un lieu très froid et peut-être qu'un pardessus fourré ne serait pas un fardeau trop lourd à porter pour l'honorable député, s'il s'attend à voyager dans cette direction.

Voyons maintenant la différence qui existe entre l'honorable député (M. Magrath) et ses chefs. L'an dernier l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a présenté à la Chambre une résolution—qui est demeurée pendant des mois au feuilleton et qu'il a eu tout le temps d'étudier—déclarant que le temps était venu où le peuple du Canada devait se procurer une marine pour la protection du Canada et du Canada seulement. Il peut dire que ce qu'il voulait, ce n'était pas seulement la protection du Canada, mais la protection de toutes les parties de l'empire.

S'il existait quelques doutes, quelques hésitations sur ce point, il s'est expliqué très clairement, quand le 10 de ce mois, s'adressant à la Chambre, il a dit qu'en présentant sa résolution il n'avait pas autre chose en vue que la protection du Canada. L'honorable chef de l'opposition a parlé à ce sujet, il y a un peu plus d'un an et de nouveau il y a plus d'un mois. et dans un de ses discours il a approuvé chaque parole prononcée par l'honorable député de Toronto-nord, en disant que ce député avait parlé avec son autorisation et son approbation. Nous avons donc l'honorable chef de l'opposition qui approuve la construction d'une marine pour le Canada et pour la protection seule du Canada. Par conséquent, quand l'honorable député de Medecine-Hat (M. Magrath) dit que nous n'avons pas plus besoin d'une marine qu'un habitant de l'enfer n'a besoin d'un paletot en fourrure, il s'éloigne beaucoup de l'opinion de ses chefs.

Quelques autres députés ont fait des remarques dont je parlerai avant d'en venir à la question importante que je désire discuter. Il y a quelques jours l'honorable député de Vancouver (M. Cowan), nous a donné une grande leçon de droit constitutionnel. Il s'est présenté comme un grand défenseur de la Constitution et il nous a fait comprendre que l'adoption d'un bill naval dans la forme du bill actuel serait une rupture avec l'empire et une violation absolue de la Constitution canadienne. A l'appui de cette prétention, il nous a présenté un argument qui, pensait-il, résumait en peu de mots toute la question, de façon qu'on ne pouvait pas rien en dire de plus. Il en donna une preuve complète par la lecture de l'article 15 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, qui, est ainsi conçu:

A la reine continuera d'être et est par le présent attribué le commandement en chef des milices de terre et de mer et de toutes les forces militaires et navales en Canada.

L'honorable député n'a qu'une très petite connaissance de la force, de l'importance et de l'usage de la Constitution, s'il pense que le simple fait que ces paroles se trouvent dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord, elles donnent un pouvoir plus grand au roi de disposer de quelques propriétés publiques au Canada. Par exemple, les grandes routes de ma province, comme celles de la province d'Ontario, je le présume, sont au nom du roi. Quelqu'un serait-il assez simple pour dire que le roi pourrait placer des barrières en travers des grandes routes ou des rues pour empêcher la population de les utiliser parce que, en réalité, elles sont placées sous le nom du roi. Les terres de la couronne, dans ma province, comme celles de la province d'Ontario, je le présume, sont au nom du roi. Il en est de même des terres publiques dans le Nord-Ouest. Quelqu'un dira-t-il que ce simple fait donne au roi un droit ou un contrôle sur ces terres? Elles sont placées au nom du roi seulement en qualité d'administrateur du peuple, soumis au contrôle et à la direction des représentants du peuple, agissant par l'entremise de cette Chambre, par les législatures provinciales et par les différents corps municipaux, jusqu'à la plus petite parcelle du pouvoir administratif dans le pays. Y a-t-il une loi différente qui s'applique à la marine? Parce que les milices militaire et navale seront attribuées au roi, s'ensuit-il que le roi puisse envoyer ces forces à la guerre et qu'elles doivent automatiquement aller partout où il peut l'indiquer? Nullement. Le même principe de propriété s'applique ici comme dans le cas des terres de la couronne. Si l'honorable député qui a lu, d'une voix aussi retentissante, cet article 15 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, voulait simplement tourner quelques pages et lire l'article 91 du même acte, il conclurait différemment, s'il est capable de tirer une conclusion logique d'un ensemble de faits. Cet article dit:

Il sera loisible à la reine, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes, de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, relativement à toutes les matières ne tombant pas dans les catégories de sujets par le présent acte exclusivement assignés aux législatures des provinces; mais, pour plus de garantie, sans toutefois restreindre la généralité des termes ci-haut employés dans cette section, il est par le présent déclaré que (nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte) l'autorité législative exclusive du parlement du Canada s'étend à toutes les matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir:

Puis suivent vingt-neuf paragraphes différents, dont le septième a trait à "la milice, le service militaire et le service naval et la défense du pays." Ce paragraphe a trait au sujet qui nous occupe actuellement et c'est une mandat régulier et positif qui nous

est donné par le parlement de la Grande-Bretagne pour nous occuper précisément de cette question. Je répète que cette question du service militaire et naval n'est pas nouvelle au pays, parce que si elle n'avait pas formé un sujet de discussion animée à l'époque de la confédération, nous ne l'aurions pas trouvée résolue dans cet acte. Voilà qui devrait donner satisfaction à mon honorable ami de Vancouver, au point de vue légal et lui faire comprendre que l'objection qu'il a soulevée, quant à la constitutionnalité de ce bill, n'est pas fondée. Je pourrais encore lui donner l'autorité du conseil privé pour lui dire que le pouvoir législatif du Parlement canadien est aussi grand que celui du parlement de la Grande-Bretagne, relativement aux différentes questions sur lesquelles il nous a été donné de légiférer. Cela étant admis, rien ne s'oppose à ce que nous réglions cette question ou que nous décidions qui aura la disposition de cette force navale et où il sera décidé qu'on s'en servira. On a tenté d'amoindrir le fait que la loi de la milice est la même que la loi de la marine et de montrer que ces deux lois étaient différentes, parce que l'une était une bonne loi constitutionnelle, tandis que l'autre était une mauvaise loi. Je prétends que c'est un bon raisonnement. Si les honorables députés veulent consulter l'acte de la milice, ils verront que l'article 4 de cette loi est le même que l'article 4 du bill présenté actuellement à la Chambre:

Le commandement en chef de la milice reste et est attrirbué au roi, qui l'exerce et l'administre personnellement ou par l'intermédiaire du Gouverneur général agissant comme son représentant.

C'est mot pour mot le même langage dont on s'est servi dans le bill actuel. Permettez que je cite encore la loi de la Milice:

Le Gouverneur en conseil peut mettre la milice, ou toute partie de la milice, en service actif partout dans le Canada et en dehors du Canada, pour la défense de ce dernier, en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques.

C'est exactement le même langage que dans le bill actuel.

M. DANIEL: Cela nécessite-t-il que la question soit portée devant le Parlement?

M. McKENZIE: Certainement.

Lorsque le Gouverneur en conseil met la milice ou quelque partie de la milice, en activité de service, si le Parlement n'est pas alors en session par suite d'un ajournement ou d'une prorogation à une date qui ne doit pas arriver avant dix jours, il est lancé une proclamation convoquant les Chambres dans le délai de quinze jours, et le Parlement, en conséquence, se réunit et siège le jour fixé par cette proclamation, et continue à siéger et à agir comme s'il avait été ajourné ou prorogé au jour en dernier lieu mentionné.

M. McKENZIE.

En temps de guerre, lorsque la milice est appelée sous les drapeaux pour servir de concert avec les troupes régulières de Sa Majesté, Sa Majesté peut en donner le commandement à un officier général supérieur de son armée régulière.

C'est, mot pour mot, le texte du bill actuellement soumis à la Chambre.

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

Reprise de la séance.

M. McKENZIE: Au moment où la séance a été suspendue, j'expliquais les dispositions de la loi sur la milice, pour démontrer qu'elles ne diffèrent pas sensiblement, —même pas du tout—des dispositions du projet de loi sur la défense navale que nous discutons en ce moment, en tant que sont concernés les services que la flotte sera appelée à rendre à l'empire, ou en tant qu'elle pourra être mise à la disposition des autorités impériales, en cas de nécessité. La définition du mot "urgence" dans la loi sur la milice et dans le projet actuel, est la même, bien que les articles ne portent pas le même numéro d'ordre. L'article 4 du projet de loi sur la défense navale dit:

Le commandement en chef des forces navales est attribué au Roi qui l'exerce et administre personnellement ou par l'intermédiaire du Gouverneur général agissant comme son représentant.

C'est exactement le texte de la loi sur la milice. L'aticle 17 du projet, dit:

Le Gouverneur en conseil peut mettre la force navale, ou toute partie de la force, en service actif en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques.

Les articles 18 et 19 sont ainsi conçues:

18. En temps critique le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaiseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

19. Lorsque le Gouverneur en conseil met les forces navales, ou une partie d'icelles, en activité de service, si le Parlement n'est pas alors en session par suite d'un ajournement ou d'une prorogation à une date qui ne doit pas arriver avant dix jours, il est lancé une proclamation convoquant les Chambres dans le délai de quinze jours, et le Parlement, en conséquence, se réunit et siège le jour fixé par cette proclamation, et continue à siéger et à agir comme s'il avait été ajourné ou prorogé au jour en dernier lieu mentionné.

Ici encore le texte est identique à celui de la loi sur la milice; pour ma part, je n'y vois aucune différence.

Si depuis quarante ans nous avons dans nos recueils une loi concernant l'armée de

terre et la protection du territoire qui a été acceptée par les deux partis et par tous les habitants du pays, je ne comprends pas que ce soit une trahison, une tentative de démembrement de l'empire, une violation de la Constitution d'appliquer une loi exactement semblable à notre marine.

Cette objection n'a donc aucune valeur et quiconque étudiera la question comprendra que cet argument n'est inspiré que par l'esprit de parti, et non par l'intérêt bien entendu du pays, et que, par conséquent, il n'y a pas lieu de s'y arrêter.

Si cette loi était mauvaise, l'honorable chef de l'opposition qui depuis trente ans occupe une place en vue dans la vie publique, qui est un avocat distingué, qui est loyaliste jusqu'à le moelle, n'aurait-il pas eu le devoir d'en signaler les inconvénients et de proposer un amendement?

Notre ancienne loi sur la milice est l'œuvre d'un gouvernement conservateur, et je suppose que les conservateurs d'alors avaient autant de loyalisme que ceux d'aujourd'hui. Si cette loi leur convenait alors et pendant les vingt et quelques années qu'ils ont gouverné le pays, je maintiens qu'une loi exactement semblable, appliquée à nos forces navales, doit leur convenir au même degré.

Je fais ces remarques pour réfuter l'argument des orateurs de la gauche qui font les plus grands efforts pour démontrer que nous nous écartons de la coutume établie dans ce pays et que le projet de loi du Gouvernement tend à rompre les liens qui nous rattachent à la mère patrie.

Je relèverai quelques-unes des prétentions émises par certains membres de l'opposition qui ont déjà pris part au débat. Je dirai d'abord quelques mots du discours prononcé par l'honorable député de Sainte-Anne de Montréal (M. Doherty). Mon honorable ami a discuté la question avec beaucoup de modération et avec cet esprit juridique auquel nous étions en droit de nous attendre de sa part.

Mais si l'on passe ce discours au crible de l'analyse, il n'en reste pas grand'chose. L'orateur s'est borné à traiter deux ou trois points. Premièrement, il prétend qu'avant de rien entreprendre dans le sens de la création d'une flotte destinée à prendre part aux guerres de l'empire, il faut amender la Constitution de manière à donner au Canada une voix égale à celle de l'Angleterre dans les conseils appelés à décider de la paix ou de la guerre. C'est la condition première qu'il pose à la création d'une flotte.

S'il y a urgence, si les circonstances nécessitent une prompte action de notre part, cette condition préalable que pose l'honorable député rend toute action immédiate impossible. Nous ne voyons pas poindre le jour, et je suis convaincu que la génération actuelle ne verra pas poindre le jour où les relations entre les différentes parties de l'empire seront modifiées de manière à mettre les colonies ou les possessions au delà des mers sur un pied d'égalité avec la mère patrie, en ce qui concerne les questions internationales et les déclarations de guerre.

Notre rôle doit consister à développer notre propre pays, à faire du Canada une unité complète dans l'empire, et d'organiser et outiller cette unité d'une manière aussi parfaite que possible, en vue des devoirs que nous aurons à remplir. Je répète donc que la première condition posée par l'honorable député de Sainte-Anne nous réduirait à l'impuissance.

Sa deuxième proposition—faite évidemment en vue de satisfaire l'ultra-loyalisme de certains de ses amis de la gauche—serait une contribution en argent. Mais cette contribution, il ne propose pas de la faire dans des conditions qui soient de nature à satisfaire ses amis. Ces derniers demandent que nous allions déposer nos offrandes au pied du trône, en disant: Si vous avez des doutes sur notre loyalisme, si vous croyez que les sympathies des Canadiens ne sont pas acquises à notre marine, à notre développement, à nos idées impériales, voici un cadeau de $25,000,000, qui vous prouvera notre dévouement.

Telle semble être la doctrine de nos honorables adversaires, et s'il en est ainsi, l'honorable député de Sainte-Anne ne me paraît pas d'accord avec ses amis; il pose la question tout autrement; il s'en tient au côté purement mercantile et matériel de la question. Il dit: Si nous nous associons avec cette grande institution de l'autre côté de l'Atlantique, et si elle est entraînée à la banqueroute, nous faillirons avec elle.

C'est le point de vue auquel il se place: si l'empire est démembré, nous tomberons avec lui, et, abstraction faite de tout sentiment, de tout loyalisme, au simple point de vue pratique, il est de notre devoir de donner de l'argent, de faire un prêt à cette grosse institution, pour l'empêcher de tomber en déconfiture. Pour me servir de son expression, donnons à l'Angleterre une lettre de change au montant de vingt ou vingt-cinq millions de dollars, avec l'entente formelle que cet argent ne sera pas dépensé.

M. DANIEL: A-t-il dit cela?

M. McKENZIE: Avec toutes les probabilités—ce sont ces propres paroles—que cet argent ne sera pas employé. Ce sont les paroles mêmes de l'honorable député (M. Doherty), comme on pourra s'en convaincre en consultant les "Débats". Je connais trop mon devoir envers l'honorable député qui m'a précédé dans ce débat pour donner à ses paroles un autre sens que celui qu'elles comportent raisonnablement et logiquement.

Telles sont ces deux propositions: premièrement, le Canada ne doit pas entreprendre la création d'une marine de guerre, tant qu'il ne sera pas sur un pied d'égalité avec l'Angleterre, pour décider des questions impériales, et deuxièmement, si nous voulons faire quelque chose, dès à présent, tout doit se réduire à une opération commerciale—nous pouvons promettre l'argent et les probabilités sont qu'il ne sera pas dépensé.

Bien que le discours de mon honorable ami ait été passablement long, il contient un passage dont je lui serai toujours reconnaissant et qui lui assure la gratitude de tous les membres de cette Chambre qui veulent le bien de leur pays. Il a adressé une rebuffade méritée à ses collègues, au sujet de leur attitude sur le prétendu manque de loyalisme des Canadiens français.

J'ai été bien aise de voir la réprimande venir de cette source, venir d'un député conservateur dont la fidélité à son parti ne peut être mise en doute, venir d'un citoyen de la province de Québec qui peut parler avec connaissance de cause. J'ai aussi constaté avec un vif plaisir que les discours prononcés depuis ont été exempts, en bonne partie, de cet élément malsain qu'on retrouvait auparavant dans les harangues de nos adversaires, soit ici, soit dans les assemblées populaires.

Si l'honorable député de Sainte-Anne ne faisait jamais autre chose dans le Parlement que d'avoir mis fin, par sa rebuffade, à cette coutume dangereuse, sinon condamnable de ses amis qui cherchent à se faire de la popularité dans leurs comtés ou dans leurs provinces, au détriment des habitants de la province de Québec, il aurait encore droit à notre reconnaissance.

Rien n'est plus de nature à nuire à ce pays que de laisser propager à l'étranger la croyance que, sinon la moitié, du moins un bon tiers de la population du Canada manque de fidélité à la couronne d'Angleterre et de dévouement aux institutions de ce pays.

Il est inutile de croire que nous pourrons assimiler les groupes nombreux qui viennent se fixer dans ce pays, et leur inculquer l'amour des institutions britanniques, du gouvernement britannique, des lois britanniques, si les chefs du parti conservateur, dans cette Chambre, et sur les hustings, continuent à proclamer aux nouveaux venus qu'une certaine classe de notre population, qui vit à l'ombre de ces institutions depuis cent cinquante ans, est encore hostile aux institutions britanniques et à la couronne d'Angleterre.

Si l'on répand dans le pays cette conviction-là et que des étrangers qui nous arrivent d'Europe et d'autres endroits semblent y ajouter foi, cela pourrait avoir un résultat désastreux au point de vue de l'assimilation qu'on entreprendrait avec les immigrants qui nous arrivent; nous ne pourrions les plier à nos institutions. M'est avis que les membres de l'opposition devraient avoir assez de patriotisme, assez de loyauté, même s'ils croyaient à cette théorie pour s'assurer le pouvoir, pour ne pas recourir à de semblables tactiques. Le remède est trop radical pour qu'on l'applique en ce pays. Je rends grâces à Dieu de ce que dans la province où j'habite on n'ait jamais entendu porter une accusation d'infidélité contre un seul habitant. A la Nouvelle-Ecosse nous avons des Acadiens, des Canadiens français, et personne n'a songé, que je sache, à se servir d'un langage semblable à l'adresse de ces gens-là. Il en est de même quant à la population du Nouveau-Brunswick et quant à celle de l'île du Prince-Edouard. Jamais on ne mentionne ce fait dans la province de Québec, et je crois qu'en deçà des frontières qui séparent l'Ontario du Manitoba cette maladie cesse; un langage semblable n'est employé que dans l'Ouest. Va-t-on me dire et me forcer de croire qu'en éliminant ces bornes géographiques, la grande province de l'Ontario, la première entre toutes les autres, doit se nourrir de ce sentiment qu'on nous a exposé ici même en parlant du manque de loyalisme de la population de notre pays? L'Ontario a le droit de se proclamer la première des provinces sous le rapport du bien-être, du chiffre de sa population, de son système d'instruction et sur beaucoup d'autres points. Doit-on dire que cette province sera la dernière à proclamer ce système pernicieux qui consiste à attribuer un manque de fidélité aux habitants du Canada? Je répète à la louange de l'honorable député de la division Sainte-Anne de Montréal (M. Doherty) que si, durant tout le cours de son existence, il n'a pas commis d'autre crime que celui de s'exposer à une rebuffade semblable de la part de ses collègues et de ses partisans en cette Chambre, il n'aura pas vécu en vain.

Nos adversaires nous disent que nous ne devrions rien faire avant de consulter le peuple; il nous faudrait soumettre cette proposition aux électeurs de ce pays pour connaître leur verdict sur la création d'une marine de guerre. Je me permettrai de faire observer que la doctrine énoncée par les représentants du Canada à la conférence de 1902 est parfaitement connue dans toutes les parties du pays depuis lors. Ces principes avaient été étudiés à fond par les chefs des différents partis depuis le temps où on les a énoncés, c'est-à-dire depuis cette conférence.

Je ne dirai pas—car il ne m'appartient pas d'avancer la chose—que le leader de l'opposition ignorait en 1902, en 1903 et en 1904 ce qu'étaient ces principes, ce que le Canada se proposait de faire relativement à la création d'une marine ou à tout ce qui

était de nature à aider l'empire auquel nous appartenons.

Cette politique était bien connue. Si elle déplaisait à l'honorable chef de l'opposition ou au parti qu'il dirige, n'avait-il pas en 1904 une excellente occasion de soumettre cette question à l'examen du pays? L'honorable leader de l'opposition n'est pas un novice dans l'art de préparer des programmes. Il lui eût été très facile de modifier son programme en y ajoutant, en 1904, un article qui eût représenté sous son vrai jour cette même question, qui eût déclaré que les principes et les règles établies par les représentants du Canada à la conférence de 1902, n'étaient pas satisfaisants. Le peuple se serait prononcé alors; il aurait chassé du pouvoir le Gouvernement actuel.

Je le répète, l'honorable député n'est pas un novice dans l'art de préparer des programmes; il les fait toujours d'après un principe qu'on peut étendre à volonté, ce qui lui permet de biffer un article, de le remplacer par un autre, comme cela lui convient ainsi qu'à ses auditeurs. Donc, pourquoi les membres de la gauche, s'ils estimaient que nous nous trompions en préparant cette marine en 1902, n'ont-ils pas soumis cette question au jugement du pays? L'argument invoqué en 1902 pouvait servir également en 1907, car, étrange coïncidence, c'est en 1908 que nous avons eu une autre élection générale. L'honorable chef de l'opposition ainsi que cette dernière avait, pourtant, assez d'expérience de ce qui s'était produit en 1902 et en 1907 pour savoir ce que le peuple voulait. En 1908 il y eut d'autres élections générales. C'était là une excellente occasion pour eux de soumettre leur programme au verdict du peuple. M'est avis qu'ils n'ont pas soumis cette question au verdict du pays en 1904 et en 1908, parce qu'ils ne désiraient réellement que la population se prononçât sur leur attitude. J'estime que nos adversaires étaient parfaitement satisfaits de l'attitude prise par le Gouvernement et de l'énoncé du programme exposé par les représentants du Canada à ces deux conférences.

M. BLAIN: Mon honorable ami veut-il laisser entendre que c'était là un article important de ce programme et indiquant la politique du Gouvernement qu'il appuie avec tant d'ardeur, soit aux élections générales de 1904, soit aux élections générales de 1908?

M. McKENZIE: Je n'ai pas dit, monsieur l'Orateur, que c'était un programme politique quelconque. Je dis que c'était là la politique bien comprise du Gouvernement, telle qu'elle fut exposée et discutée à la face du monde entier par les représentants du Canada qui assistaient à la conférence de 1902. De cette date jusqu'aujourd'hui, la politique actuelle du Gouvernement fut bien connue et il était inutile d'en faire l'objet d'un programme politique. Certes, cette politique était bien comprise, mais l'honorable chef de l'opposition n'a pas osé la faire condamner par le pays. Si les hommes importants de la gauche n'osèrent pas risquer le sort de leur parti sur cette question, la plus forte et la seule conclusion logique qu'on puisse tirer de ce fait, c'est que les principes énoncés par le Gouvernement satisfaisaient la gauche qui se trouvait à approuver ainsi la ligne de conduite tenue par le Gouvernement. Voilà ce que je soutiens ici, et m'est avis que c'est la seule conclusion logique qu'on puisse tirer de l'attitude de la gauche si, aujourd'hui, les adversaires pensent qu'il est nécessaire de soumettre cette question aux électeurs pour connaître si nous devons avoir une marine, ou, s'il nous faut une marine, pour connaître de quelles unités elle devra se composer, et autres choses semblables, il ne faut pas oublier que ce projet d'une marine, de la force de cette dernière, que tout cela est déjà connu du peuple même depuis 1902, et s'il était opportun de soumettre cette question au verdict des électeurs, on aurait dû profiter de l'occasion favorable offerte lors de ces deux scrutins. Puisque nos adversaires n'ont pas jugé à propos de profiter de l'occasion favorable, je me permettrai de faire observer qu'ils ne sont pas sincères aujourd'hui, parce qu'ils demandent des élections générales sur cette question. Mais! il n'y a pas encore un an que cette question a été discutée sur toutes ses faces. L'honorable représentant de Toronto-nord a inscrit son premier projet de résolution au feuilleton dès le premier jour de la session. D'après le peu que je connais de l'honorable député depuis que je fais partie de cette Chambre, j'ose dire que l'inscription de ce projet de résolution n'était pas le premier pas qu'il faisait relativement à cette matière. M'est avis qu'il a étudié soigneusement cette question; qu'il l'a envisagée à tous les points de vue, et il est possible qu'il ait rédigé un grand nombre de projets de résolution avant de trouver celui qui lui convenait.

Ce projet de résolution qu'il a inscrit au feuilleton de la Chambre y est resté plus de soixante-dix jours, et cela a permis à tous les membres de la députation d'étudier à fond ce projet. Quand l'heure fut arrivée de discuter, l'honorable député a pris la parole pour traiter son sujet dans son ensemble et dans tous ses détails, faisant ressortir d'une façon claire et non équivoque que son intention était de commencer la création d'une marine canadienne pour la protection de nos concitoyens, mais pas pour autre chose. L'honorable chef de l'opposition déclara que c'est là ce qu'il fallait faire. Le très honorable leader du Gouvernement a annoncé clairement et distinctement que ni son parti, ni lui-même n'entendait se départir d'une seule ligne du programme énoncé en 1902 et en 1907,

et qu'il ne s'occuperait pas de la campagne mensongère qu'on pourrait organiser au Canada. Et c'est après cela que l'honorable leader de l'opposition disait: J'approuve de la façon la plus complète l'attitude prise par l'honorable leader du Gouvernement. Voilà ce qu'il déclarait alors.

Le très honorable leader du Gouvernement disait: Nous ne pouvons songer à perdre un seul des privilèges dont nous jouissons aujourd'hui. Il nous faut exercer cette haute main que nous avons à l'heure qu'il est, et nous ne pouvons, ni ne voulons souffrir qu'on nous enlève une seule parcelle de nos droits. Et l'honorable leader de l'opposition d'approuver cela et de dire: Nous avons bien gagné tous et chacun des privilèges dont nous jouissons au Canada. Il ne s'agit pas de faveur mais de droits et le Gouvernement ne peut aller aussi vite que moi-même ni se rendre plus loin que je n'irai en appuyant en son entier et en réclamant chacun de ces privilèges chaque parcelle de cette autonomie dont nous jouissons au Canada. Voilà les déclarations faites par l'honorable leader de l'opposition dans son discours du 29 mars dernier. On peut relire cette harangue en consultant les "Débats", et si, aujourd'hui, il est dangereux de retenir les pouvoirs dont nous jouissons d'après la loi relative à la milice; si, aujourd'hui, il est dangereux de faire quoi que ce soit qui tende à rompre les bonnes relations qui existent entre l'empire et le Canada, ce danger était-il moindre, il y a un an? Si, à ce temps-là, il existait certaines difficultés, il eût été du devoir de l'honorable leader de l'opposition, s'il était sincère alors comme il prétend l'être aujourd'hui, de se lever, pour dire: Il faut mettre fin à cet état de choses. Abandonnons tout à la disposition de la couronne britannique et cela ne nous obligera plus à exercer la haute main sous ce rapport.

Mais ce ne fut pas là son attitude, non plus que celle de son parti. La gauche fut unanime à approuver l'état de choses qui existe aujourd'hui et qui existait depuis quarante ans. Nous n'avons pas entendu invoquer de raison en faveur d'un changement d'attitude aussi radicale de la part de l'honorable leader de l'opposition et de ses amis relativement à cette question. Il y a un an, les raisons invoquées aujourd'hui devaient exister pareillement. Quoi qu'il en soit, une discussion s'était engagée aux communes anglaises sur le péril allemand, dix ou douze jours avant le dépôt de ce projet de résolution. Je crois que c'est le 29 ou le 22 mars que le premier ministre Asquith a prononcé son discours sur ce sujet et qui l'a engagé à parler de la nécessité d'une marine plus complète pour la Grande-Bretagne et, si je ne me trompe, il a ajouté certaines observations de nature à faire croire, dans l'ensemble, qu'il existait un certain malaise dans la mère patrie. Cette période critique est passée. Des explications ont été fournies. L'événement s'était calmé avant que le leader de l'opposition et ses partisans ne pussent prononcer leurs discours. L'honorable leader de l'opposition et l'honorable représentant de Toronto-nord viennent nous dire maintenant que nous avons besoin immédiatement d'une marine de guerre puissante, et dont l'apparition sur l'océan rivaliserait avec aucune autre marine de guerre de l'univers. C'est là prendre une attitude bien extraordinaire, en vérité, et qui diffère grandement de celle que nos adversaires gardaient il y a à peine un an.

M. DANIEL: L'honorable leader de l'opposition a-t-il jamais fait la déclaration que lui attribue l'honorable député (M. McKenzie)? Dans l'affirmative, quand et où?

M. McKENZIE: Je n'attribue pas ces paroles à l'honorable leader de l'opposition. Si l'honorable représentant (M. Daniel) tient à connaître celui qui a fait cette déclaration, je lui répondrai que c'est l'honorable représentant de Medicine-Hat (M. Magrath).

Mon honorable ami de Saint-Jean (N.-B.) (M. Daniel) peut m'en croire, je ne suis pas de ceux qui dénaturent les paroles d'autrui. S'il a mieux à faire, qu'il se dispense de me surveiller, car mon éducation et l'expérience m'ont appris à agir autrement, et j'ai gagné ma vie en des situations où il eût été dangereux de tenter de dénaturer les faits, parce qu'on n'aurait pas tarder à me faire payer chèrement ma sottise. D'autre part, l'honorable député (M. Daniel) étant médecin, il lui est possible de dissimuler ses bévues sous le mystère de la tombe, tandis que ceux qui appartiennent à la même profession que moi n'en peuvent faire autant.

M. DANIEL: C'est une bien vieille rengaine.

M. McKENZIE: Elle n'est pas beaucoup plus vieille que l'honorable député. Prétendre que nous ne devrons avoir de marine que lorsque nous pourrons en créer une puissante, c'est faire comme cette vieille femme qui recommandait à son petit-fils de ne pas approcher de l'eau avant de savoir nager.

Si mon honorable ami daignait se reporter aux discours de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), il constaterait que ce dernier disait, l'an dernier, que nous devions nous doter d'une marine nous appartenant en propre, qu'il ne fallait pas songer à verser une contribution en espèces, le procédé ayant abouti à l'avortement chaque fois qu'on y avait eu recours, et que l'on devait commencer par établir notre marine sur des bases modestes. Moins d'un

an plus tard, l'honorable député de Toronto-nord s'exprimait sur ce même sujet en des termes accusant une volte-face incroyable. Je prétends que lorsqu'il conseillait à la Chambre de commencer par établir notre marine sur des bases modestes pour la développer ensuite comme on avait fait de toutes les autres entreprises nationales, cet honorable collègue indiquait la bonne voie à suivre, et qu'en changeant d'avis, il s'est écarté du sentier de la sagesse et a cessé de se prendre au sérieux. S'il fallait une autre preuve que telle était bien sa pensée l'an dernier, je la trouverais dans le discours où il disait: "Jetons la semence dans le sol, jetons les bases d'une entreprise dont nous nous enorgueillirons et que nous pourrons développer, d'une entreprise qui nous permettra de former nos jeunes gens de telle sorte qu'ils tiennent à honneur de défendre l'empire; et ne nous en remettons pas à d'autres du soin de faire ce que nous sommes capables d'accomplir bien mieux qu'eux."

On s'est plu à répéter que le Canada n'est pas en mesure de se construire une marine, qu'il n'a ni les moyens ni l'expérience nécessaires. N'en aurait-on pas pu dire autant chaque fois qu'il s'est agi de quelqu'une des entreprises gigantesques qui ont si brillamment réussi en notre pays? Ainsi, nous n'avons pas encore de canal comparable à ce que sera celui de la baie Georgienne, mais je suis convaincu qu'il y a au Canada assez d'hommes de talent pour mener à bonne fin une entreprise aussi considérable. Quand on commença la construction du Pacifique-Canadien, jamais on n'avait entendu parler au Canada d'une entreprise aussi gigantesque, et cependant ce chemin de fer s'est construit, il a prospéré en même temps que notre pays se développait, et les directeurs canadiens de cette compagnie sont en mesure de fournir le service le plus parfait qui soit au monde. Voilà qui fait voir tout ce dont le Canada sait, à l'occasion, se montrer capable.

Le passé des Provinces maritimes donne lieu de croire que l'industrie de la construction des navires est susceptible d'y prospérer aussi bien qu'en toute autre partie de l'univers. Il y a soixante ans, on trouvait au Cap-Breton et en d'autres parties de la Nouvelle-Ecosse des hommes qui allaient abattre les arbres dans la forêt et les en rapportaient pour construire des navires qu'ils gréaient eux-mêmes, pour lesquels ils recrutaient fret et passagers et qu'ils conduisaient sur deux océans, vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande. C'est par centaines que les Provinces maritimes comptaient les hommes de cette trempe dont les descendants sont aptes à se prévaloir de tous les procédés modernes pour construire des navires aussi bons que tous ceux qui sillonnent aujourd'hui les mers. Je ne doute aucunement que l'on puisse trouver au Canada des hommes capables de construire une marine et de faire d'excellents officiers et matelots.

J'ai lu dans le discours de l'honorable député de Simcoe que certain port des Grands lacs est pourvu d'un chantier où l'on peut construire des navires de 7,000 chevaux et de 500 pieds de longueur. Si l'on peut obtenir un tel résultat en une partie du Canada, pourquoi n'en ferait-on pas autant ailleurs? Je constate avec plaisir que l'industrie de la construction navale prospère sur les bords des Grands lacs, et je suis fermement convaincu que sur le littoral des Provinces maritimes et de la Colombie-Anglaise cette industrie pourrait se poursuivre avec tout autant de succès qu'en n'importe quelle autre partie du globe.

L'honorable député de Simcoe a fait observer que l'on trouve à Sydney, pour la construction des navires en acier, une installation qui compte parmi les plus parfaites de l'univers, des usines complètement outillées et prêtes à façonner les matériaux nécessaires. Dans son discours à la conférence de 1907, le premier ministre d'Australie rappelait aux lords de l'amirauté que le service côtier de l'Australie serait très utile au gouvernement impérial en ce qu'il tiendrait prêts les approvisionnements nécessaires aux navires de cette station navale, en ce qu'il protégerait les approvisionnements de combustible et autres, et, au besoin, fournirait les hommes nécessaires. On en peut dire autant de la Colombie-Anglaise et de la Nouvelle-Ecosse, où le charbon se trouve en abondance; c'est pourquoi je me permets de faire observer au Gouvernement que son premier devoir consiste à mettre ces riches réserves de combustible à l'abri des vissicitudes du hasard; il doit faire en sorte qu'aucun navire de guerre, que nulle escadre ne puisse jamais prendre possession de nos charbonnages.

Je ne sais quelle est la situation en Colombie-Anglaise, mais les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse se trouvent à portée de canon pour tout navire approchant de nos côtes; c'est pourquoi il importe absolument, si l'on veut que le Canada reste maître des charbonnages de l'Est, de prendre les mesures de précaution qui s'imposent en pareil cas. On dira peut-être que nos houillères ne valent pas que l'on aille jusqu'à construire une marine de guerre. Laissez-moi dire que c'est dans la Nouvelle-Ecosse que se trouvent les couches de charbon les plus considérables du Canada et peut-être même de l'univers entier. Si l'on me demande où se trouve la plus importante mine de houille de l'univers, je répondrai que c'est dans la Nouvelle-Ecosse et dans l'île du Cap-Breton. Si l'on me demande où se trouvent les plus grandes aciéries, qui seraient indispensables à la construction des navires de

notre flotte, je réponds que c'est encore dans la Nouvelle-Ecosse et dans l'île du Cap-Breton. Nous avons une population qui sait se montrer à la hauteur de toutes les circonstances et se mettre en mesure de faire face à toute éventualité.

A peine établies depuis sept ou huit ans, les aciéries du Cap-Breton emploient déjà quatre ou cinq mille hommes, des ouvriers d'élite pour la plupart. Si l'on me demande où nous recrutons ces ouvriers, je réponds que c'est dans l'île du Cap-Breton et dans la province de la Nouvelle-Ecosse. En ces quelques années, notre population, à très peu d'exceptions près, s'est habituée à tous les travaux qui se rattachent à l'industrie métallurgique.

On en peut dire autant de l'exploitation de nos mines de houille. C'est au sein de notre population que se recrutent les ingénieurs, les directeurs des travaux souterrains et autres, ainsi que les ouvriers employés aux charbonnages. Il n'est pas de population plus apte que celle de l'île du Cap-Breton à se plier aussi volontiers et aussi rapidement aux circonstances de cette nature.

L'établissement de la marine canadienne fournira à notre population l'occasion de développer ses facultés latentes, elle permettra au pauvre aussi bien qu'au riche de se créer une situation par lui-même. Grâce aux conditions qui régiront notre marine, le fils du pauvre aura, tout comme celui du riche, l'avantage de se conquérir un nom. Notre marine ne dût-elle que fournir à la population l'avantage de développer ainsi ses facultés, cela seul suffirait à en motiver la création.

Il n'y a pas encore un an, la Chambre affirmait d'une voix unanime qu'il y avait lieu de faire construire une marine par notre population et à l'aide de nos propres deniers. Rien n'est survenu dans l'intervalle qui soit susceptible de nous faire revenir sur la décision prise l'an dernier. Quelle est donc la cause de la volte-face que l'on constate aujourd'hui? C'est elle sans doute que signale le " Canadian Courrier ", journal que je crois indépendant de la politique, mais qui est publié par un ami zélé du chef de l'opposition et de son parti; voici ce qu'il dit des membres de la gauche:

La situation est vraiment absurde. Leur attitude dénote ou un manque regrettable de raison et de jugement ou le recours insensé à un dangereux expédient politique. Quant à M. Borden, nous le croyons trop averti et pourvu d'une trop forte dose de gros bon sens pour qu'il fonde sa résolution sur autre chose que les exigences de la politique. Quoi qu'il en soit, on ne saurait s'attendre à une attitude déterminée et unanime de la part d'un parti dont les membres sont aussi divisés que le sont les conservateurs quant à la ligne de conduite que le Canada doit suivre en matière navale.

M. McKENZIE.

Telle est l'attitude que prend ce journal indépendant; cette attitude, je l'approuve entièrement, et si le représentant de la division Sainte-Anne (M. Doherty) avait prononcé son discours l'année dernière, s'il avait dit à ses collègues de la Chambre que les chefs et les membres du parti conservateur devaient s'abstenir de crier à la déloyauté, je suis sûr que la défection que l'on constate aujourd'hui ne se serait pas produite. L'une des causes de cette défection réside en ce que ceux qui ont réussi à se faire élire à force d'accuser le premier ministre et ses partisans de la province de Québec de manqeur de fidélité à l'empire, se trouveraient en bien vilaine posture s'ils agréaient aujourd'hui le programme du Gouvernement en matière navale. Ils pourraient difficilement retourner exploiter auprès de leurs commettants le manque de loyalisme de la province de Québec.

M. OWENS: L'honorable député me permettra-t-il de poser une question? Trouve-t-il juste d'attribuer à tous les représentants conservateurs de la province d'Ontario le reproche qu'un ou deux d'entre eux ont fait aux députés ministériels de la province de Québec de manquer de loyalisme?

M. McKENZIE: Je ne suis ni prophète, ni fils de prophète; je me contente de juger ceux qui ont tenu un tel langage.

M. OWENS: L'honorable député devrait les nommer.

M. McKENZIE: Je puis donner à mon honorable ami l'assurance que je ne le visais pas et que je l'absous d'une pareille accusation, mais s'il lit les journaux politiques outrés de l'Ontario, et s'il suit ceux qui ont entrepris de porter la parole au nom de son parti dans cette province, il s'apercevra que mon assertion n'est que trop bien fondée. Je suis un Ecossais et un Néo-écossais, et un loyaliste dont l'origine remonte assez haut dans le passé, et pour cette raison, je n'aime pas et je ne puis pas endurer qu'au Canada on accuse mes concitoyens d'être moins loyalistes que moi. Je considère que cette accusation est des plus pernicieuses, et, à cet égard, je ne saurais mieux faire que de rapporter les paroles d'un conservateur aussi distingué que l'était feu M. Chapleau qui déclarait dans cette enceinte que celui qui lance l'accusation de trahison et attise les préjugés nationaux et religieux est traître à sa patrie et à son Dieu. Tel était le langage du Canadien distingué qu'était M. Chapleau et je suis certain qu'il n'y a pas au sein du parti oppositionniste un seul député qui se croit plus conservateur que l'était cet homme brillant. Telle était son appréciation de la ligne de conduite méprisable que l'on suit de nos jours dans l'intérêt de l'opposition. Encore une fois, si cet élément n'avait pas existé au sein du parti conservateur, si on

n'avait pas fait appel ici et là aux préjugés nationaux et religieux, le chef de l'opposition aurait courageusement persisté dans l'attitude qu'il avait prise il n'y a moins d'un an, qu'il a réaffirmée en Angleterre et qu'il a ensuite proclamée de nouveau dans sa propre circonscription électorale d'Halifax et dans la ville de Toronto.

Quant à moi, je croyais qu'il persisterait dans cette attitude, qu'il aurait assez d'énergie pour le faire, mais d'autres disaient: Non. Vienne le moment psychologique, disaient-ils, et vous verrez que les parasites l'entraîneront à leur gré, comme ils l'ont déjà fait. Les événements ont prouvé que les auteurs de ces prédictions connaissaient mieux que moi le chef de l'opposition. Il y a un an, celui-ci était parfaitement content de la ligne de conduite suivie par le Gouvernement. Il avait entendu le premier ministre formuler clairement et distinctement sa politique qui n'avait rien de caché, qu'il connaissait complètement et qu'il avait approuvée jusqu'à la lettre. Je ne considère pas la décision de la Chambre comme un acte qui ne tire pas à conséquence, ni même comme l'expression des volontés de la majorité de ses membres. Lorsque le tribunal suprême du Parlement, en pleine connaissance de cause et de propos délibéré, rend une décision unanime, je ne puis concevoir que l'infirmation de cette décision soit un acte sans importance.

Pourquoi reviendrons-nous sur l'attitude que nous avons prise. Il n'existe pas de nouveaux principes de droit, de faits nouveaux, et aucune lumière nouvelle n'a lui. Si des événements postérieurs avaient justifié la modification du programe que nous nous étions tracé il y a un an, je comprendrais cette volte-face. Mais il n'est rien survenu qui fût de nature à changer la situation. Les faits et le droit sont restés les mêmes, nous sommes exactement dans la même situation, et je demande aux membres de l'opposition ce qu'il adviendrait d'eux s'ils étaient obligés de se représenter devant leurs commettants pour leur expliquer cette conversion soudaine en moins d'un an. Je soutiens qu'elle ne peut s'expliquer que par les exigences politiques, comme l'a déclaré le "Courier" que je citait tantôt.

M. BLAIN: L'honorable député me permet-il de dire qu'à la dernière session le parti conservateur était d'avis de donner des Dreadnought?

M. McKENZIE: Si je m'en souviens bien, il n'en est pas question dans le projet de résolution.

M. BLAIN: Je n'ai pas dit qu'il en était question dans le projet de résolution, mais j'ai dit que le parti conservateur a déclaré dans cette enceinte qu'il était d'avis de donner des Dreadnought dans les circonstances critiques où se trouve le pays. Si l'honorable député le désire, je citerai les paroles du chef de l'opposition et du représentant de Toronto-nord.

M. McKENZIE: Je me souviens bien que le représentant de Toronto-nord, dans sa péroraison, a déclaré d'un ton doucereux que, si les circonstances devenaient critiques, il consentirait à prendre des mesures pour faire face à la situation, et qu'il était certain que les députés de la droite approuveraient cette proposition. Mais le chef de l'opposition n'en a pas parlé, si ce n'est qu'il a dit qu'il fallait laisser la porte ouverte pour nous permettre, s'il survenait une crise, de voler au secours de la mère patrie. Le projet de résolution pouvait s'interpréter de manière à nous permettre d'en agir ainsi en temps critique.

M. BLAIN: Je ne veux pas interrompre l'honorable député. Il est très courtois dans la discussion. Mais me permettra-t-il de consigner dans le hansard les paroles du représentant de Toronto-nord que le chef de l'opposition a approuvées?

M. McKENZIE: Je me proposais de citer plusieurs pages de ces débats, mais le temps ne le permet pas. Je veux bien que l'honorable député (M. Blain) lise ce qu'il se propose de lire.

M. BLAIN: Il n'y a qu'une phrase ou deux. Dans le discours prononcé pendant la présente session, le 12 de janvier. . .

M. McKENZIE: Je parlais du 29 de mars dernier.

M. BLAIN: Oui:

Voici en quels termes s'est exprimé dans la circonstance, avec mon approbation, l'honorable représentant de Toronto-nord: "Que le très honorable premier ministre me permette de lui dire que, si, après même réflexion, il propose au Parlement l'adoption d'une mesure nous permettant de faire pleinement face à ce danger, que ce soit par le don de Dreadnought ou d'une somme d'argent, notre parti l'appuiera, soutenant ainsi l'honneur du Canada.

M. MACKENZIE: Mon honorable ami croit-il, ou quelque député de la gauche est-il d'avis que l'opposition désire plus vivement que les partisans du ministère maintenir l'intégrité, la puissance et le prestige de l'empire britannique? L'honorable député croit-il que nous soutiendrions avec moins d'ardeur que son parti que tout ce qui porterait atteinte à la puissance et au prestige indiscutable de l'empire serait un coup qui nous attendrait également. Nos adversaires sont-ils d'avis que la situation qu'occupe la mère patrie nous laisse indifférents? S'ils entretiennent cette opinion, ils ne sauraient chasser trop tôt cette idée. Lorsque les circonstances deviennent criti-

ques—comme au temps de la guerre sud-africaine, par exemple—voit-on les individus d'une nationalité ou d'une croyance quelconques refuser de voler au secours de l'empire ou de développer leurs efforts pour maintenir son intégrité? Je suis bien aise de dire qu'il n'en est rien. Les grits et les tories s'unissent pour maintenir l'intégrité de l'empire, autant que cela dépend de la population canadienne. C'est une erreur et une illusion sans le moindre fondement, sans la moindre apparence, que de croire que les libéraux désirent moins vivement que les conservateurs défendre l'empire. J'ai déjà dit et je répète—croyant m'appuyer sur la politique constitutionnelle—qu'il y a dans ce pays et dans la mère patrie des rouages gouvernementaux qui laissent au gouvernement de la métropole le soin de défendre l'empire et au gouvernement canadien tout ce qui se fera en coopération avec les autorités anglaises pour contribuer à la protection de tout l'empire. Et je déclare que, si la confiance n'existe pas entre les autorités anglaises et le gouvernement canadien de manière à assurer une entente relativement aux intérêts du pays, la situation n'est pas ce qu'elle devrait être, et que le plus tôt nous serons en état de connaître exactement ce que nous devons faire dans des circonstances critiques, le mieux ce sera.

Nous avons un haut commissaire à Londres, un homme tenu en haute estime et en qui tout le pays a confiance. Il est en contact immédiat avec le gouvernement anglais, avec le monde officiel d'Angleterre. Il ne lui serait pas difficile de faire savoir au gouverneur général du Canada ce que les Canadiens devraient faire. Nous le saurions alors d'une source officielle et nous pourrions faire ce qui serait nécessaire. Je soutiens que les désirs, les intérêts ou la politique de la mère patrie concernant tout projet qui exige une contribution monétaire de la part de la population canadienne ne doivent pas nous être communiqués par des pigeons voyageurs ou par quelque émissaire portant une lettre ou un journal dans son bec.

Ce ne sont pas des rapports de ce genre qui doivent exister entre le Canada et la métropole. Tant que nous ne serons pas convenablement renseignés et que nous ne connaîtrons d'une façon certaine la situation et les besoins de l'empire, je ne chercherais, pour ma part, à calculer quelle somme d'argent nous devrions mettre à la disposition de la mère patrie. Elle n'a pas besoin de cet argent. Elle en a en abondance.

Le représentant de Huron-ouest (M. Chisholm) a déclaré qu'il serait ridicule de notre part d'emprunter en Angleterre et de remettre le produit de l'emprunt à la mère patrie. Cependant, telle est la situation. Pour nous procurer des fonds, nous devons nous adresser là où il y en a, puis les apporter ici et les renvoyer là bas ou les remettre aussitôt que nous les aurons empruntés. Croit-on que le crédit du Canada est meilleur que celui de l'Angleterre? Pouvons-nous emprunter à de meilleures conditions qu'elle? Personne ne dira que nous le pouvons. La Grande-Bretagne a de l'argent en abondance et les moyens de construire ces Dreadnought. Nos capitaux ne sont pas nécessaires, sauf pour persuader à une puissance hostile que nous soutiendrions la mère patrie en temps critique. Je dois dire que le moyen d'obtenir ce résultat serait de mettre en relief ce que nous avons fait quand l'occasion s'est présentée.

Si l'Allemagne est l'ennemi dans cette occurence, elle est au courant de tout ce que nous avons fait lors de la guerre du Sud-Africain. Point n'est besoin de $25,000,000 ni de toute autre somme pour convaincre n'importe quelle puissance européenne que le Canada, l'Australie, Terre-Neuve et les autres possessions d'outremer défendraient la mère patrie, si les circonstances devenaient critiques. Je soutiens que l'attitude que nous avons prise dès le début est la bonne et, quant à moi, je suis prêt à la maintenir.

J'ai été très peiné d'entendre au cours du présent débat les reproches plus ou moins vifs adressés au chef du Gouvernement qu'on accusait de ne pas être un Canadien de la bonne trempe et peut-être de ne pas être ce qu'il devrait être sous plusieurs rapports. Voici un extrait du "Witness", de Montréal, journal indépendant pour lequel on a beaucoup d'estime en ce pays et dont l'opinion sur les questions d'intérêt public n'est pas mise en doute. Si vous me le permettez, monsieur l'Orateur, je rapporterai l'opinion impartiale de ce journal au sujet du vénéré premier ministre et du rang qu'occupe le Canada à plusieurs égards. Je lirai ce paragraphe d'autant plus volontiers qu'il traite des progrès de ce pays et, en ce faisant, justifie la nouvelle entreprise dans laquelle nous sommes sur le point de nous engager. Le "Witness" dit:

> Sir Wilfrid Laurier a été continuellement sur la brèche, comme premier ministre de ce pays pendant les quatorze dernières années. Pendant toute cette période, et pendant plusieurs années auparavant, il a fait un travail incessant et héroïque, travail qui, soutenu pendant quelques mois, épuiserait la plupart des hommes.
>
> Il a pris très peu de vacances, à moins que nous ne comptions ces voyages à l'étranger qui demandaient une telle dépense de son énergie que peu d'hommes auraient pu fournir.
>
> Pendant tout ce temps, il n'a cessé d'étudier; il s'est tenu en contact avec tous les événements, et il a poursuivi une correspondance générale avec tout le monde.
>
> Pour un homme qui dans sa jeunesse passait pour être d'une constitution très délicate,

c'est une chose étonnante. Il a passé le dernier mercredi des Cendres non pas à se reposer, mais à s'occuper d'affaires à Montréal.

Quelques-uns de ceux qui l'ont vu ont remarqué sur sa figure placide, non fatiguée, sans indice d'aucun pli ni souci, la sérénité d'un homme qui, bien qu'il pensât beaucoup, n'avait aucune crainte.

Le fait qu'il a été obligé d'abandonner momentanément la gouverne des affaires a été pour tous une affaire de grande conséquence, car il y a peu de personne dans notre pays qui ne le respectent et peu qui ne l'honorent. Son passé comme chef de ce pays a été merveilleux.

Sous lui, le Canada a fait des progrès étonnants de prospérité matérielle et d'importance politique.

Le chiffre de la population a passé 7,500,000, soit 50 p. 100 d'augmentation; le commerce maritime a augmenté de $240,000,000 environ, à $650,000,000, soit plus de deux fois et demi; les billets de banques en circulation ont augmenté de $30,000,000 à $70,000,000, ou plus que le double; les épargnes du peuple dans les banques ont augmenté de $193,000,000 à $711,000,000 ou entre trois et quatre fois; deux nouvelles provinces florissantes ont été ajoutées aux anciennes; des industries ont surgi de tous côtés et quelques-unes ont une grande importance internationale; les fleuves et les canaux ont été creusés et élargis, et les ports ont été outillés de toutes les installations modernes; les services publics ont atteint un haut degré d'efficacité dans les villes, et des milliers de milles de chemin de fer ont été construits ou sont en voie de l'être dans le pays.

Toutes ces choses se sont passées sous le régime Laurier.

Le passage de sir Wilfrid Laurier aux affaires n'a été égalé que deux fois dans les annales de l'Angleterre—dans le cas de Walpole et du jeune Pitt, bien que le dernier ministère de treize années de sir John A. Macdonald le suive de près.

Gladstone a été premier ministre de l'Angleterre quatre fois, mais son plus long ministère n'a été que de six années et en tout il n'a été premier ministre que pendant douze ans, tandis que sir Wilfrid l'est depuis quatorze ans et nous espérons qu'il continuera à l'être encore pendant de nombreuses années.

Personne ne peut nier que le règne de sir Wilfrid ait été étonnant et glorieux; et on en gardera une mémoire heureuse et consolante tant que le Canada et l'empire anglais existeront.

Le soleil n'a pas toujours brillé, il y a eu des nuages; le succès n'a pas toujours été constant, il y a eu des revers; il n'a pas toujours été applaudi, des patriotes comme des claqueurs l'ont désapprouvé; mais à tout prendre, son règne a été un "âge d'or". Le Canada a eu la bonne fortune de voir ses destinées présidées par un grand homme.

Tel est, monsieur l'Orateur, le jugement d'un journal qui est considéré comme journal impartial. Lorsque nous repassons cette carrière et lorsque nous songeons que cet article est l'expression véritable de l'opinion publique dans notre pays, et lorsque, d'un autre côté, nous voyons des collègues dans cette Chambre, pour des fins de parti, attaquer le premier ministre, nous ne pouvons nous empêcher de rappeler l'histoire de ce petit bonhomme qui voulait bombarder Gibraltar avec une seringue. On peut s'attendre que les attaques d'aujourd'hui auront le même succès, et je dirai à mes amis conservateurs qu'il y a deux choses auxquelles ils feraient tout aussi bien de se consacrer. La première est que s'il y a quelqu'un parmi les membres qui désirent se faire une réputation dans cette Chambre, il devrait prendre un autre moyen que celui d'attaquer le premier ministre. La deuxième chose est que si la gauche veut formuler une politique qui la ramènera au pouvoir, cette politique ne doit pas être d'injurier le premier ministre du Canada. Dans ma province, la plus belle chose que nous avons à offrir aux électeurs, est le pur et grand nom de sir Wilfrid Laurier, et j'espère que nous l'aurons à notre tête pendant plusieurs années encore. Je suis certain qu'il en est de même dans le Nouveau-Brunswick, dans l'île du Prince-Edouard et dans chacune des Provinces maritimes. Et les résultats d'un grand nombre d'élections pendant les treize dernières années dans tout le pays montrent que dans tout le pays existe la même confiance, à quelques exceptions près.

Je suis convaincu que la création de cette marine est la meilleure politique à suivre et j'espère et je crois que l'état de nos finances nous permettra de l'augmenter jusqu'à ce qu'elle atteigne une importance dont nous serons tous fiers; qu'elle deviendra l'égale de la marine des Etats-Unis ou d'aucune autre marine, et l'égale de la marine d'aucun autre pays égal au nôtre. J'espère aussi que cette politique est un autre pas sous le gouvernement de sir Wilfrid Laurier qui aidera au développement de notre pays, et de même que nous avons créé nos chemins de fer et nos canaux, de même que nous avons établi notre système d'immigration, que nous avons obtenu une bonne application de nos lois et de toutes les choses qui dépendent du Gouvernement, de même nous mènerons à bonne fin et au succès le développement de cette politique importante dans laquelle nous entrons aujourd'hui.

M. J. W. DANIEL (Saint-Jean (N.-B.): Monsieur l'Orateur, l'importance considérable de ce bill, et les effets qu'il pourra avoir sur l'avenir du Canada et du grand empire dont nous faisons partie, me justifient de parler sur cette question même à cette période avancée du débat. Personnellement, je porte un intérêt très vif à tout ce qui touche à notre défense navale. Le comté que je représente est situé sur les bords de l'Atlantique, et dans le cas d'une guerre entre l'Angleterre et un autre pays, qui a augmenté assez sa puissance maritime pour attaquer la suprématie anglaise sur les mers, si, malheureusement, cette autre puissance venait à réussir, le comté que je re-

présente serait probablement le premier à en ressentir les effets funestes.

Je suis donc vivement intéressé dans le projet actuel, non seulement comme citoyen du Canada et sujet anglais, mais surtout comme représentant d'un comté maritime. Dans les remarques que je me propose de faire, monsieur l'Orateur, je veux m'en tenir au sujet autant que possible, et avant d'entrer dans le vif de la question, je me crois obligé de répondre à quelques observations de mon honorable ami qui vient de parler. Tout d'abord, il nous a dit qu'il n'était pas nécessaire de soumettre cette proposition très importante au peuple. Il a dit que nous avions été élus par le peuple pour le représenter et décider ces questions pour lui. Dans les circonstances ordinaires, je suis de l'avis de mon honorable ami, mais quelle est la situation aujourd'hui? Nous avons devant nous la question la plus importante que le Parlement ait jamais eu à décider, et le peuple n'a jamais eu l'occasion de faire connaître ce qu'il en pense.

Mon honorable ami sait tout aussi bien qu'aucun autre membre de cette Chambre que cette question n'a jamais été soumise au peuple sous une forme ou sous une autre, et je ne puis comprendre qu'il dise qu'elle l'a été. C'est la première session que l'on propose de construire une marine canadienne, et c'est cette proposition que nous discutons maintenant. Comment un membre de cette Chambre peut-il dire que le peuple a pu discuter et décider cette question, c'est ce que je ne puis comprendre. Il a aussi dit que des chefs de ce côté (la gauche) n'avaient jusqu'à présent voulu qu'une marine qui défendrait nos côtes. Il a cité les paroles de mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) pour prouver que mon honorable ami le député de Toronto-nord (M. Foster), avait, lorsque la résolution a été adoptée en 1909 fait des déclarations qu'il avait approuvées. Il a dit que l'honorable député de Toronto-nord ne demandait qu'une flotte pour la défense du Canada.

J'avais toujours pensé que mon honorable ami qui se fait gloire d'être un gentilhomme, ne fausserait pas ainsi les paroles d'un autre. Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je lirai ce que le chef de l'opposition a dit, de même que les paroles prononcées par l'honorable député de Toronto-nord. Le chef de l'opposition a dit:

Une des critiques qui ont été faites sur cette résolution est la suivante: Ce Parlement n'a offert rien autre chose à l'empire à l'heure du danger que l'expression du désir de coopérer et de faire quelque chose. Or, quand à ce qui nous concerne, nous de l'opposition, il n'y a pas de notre faute. Mon honorable ami de Toronto-nord a dit avec mon approbation:

" Aujourd'hui le péril est à nos portes. Il ne m'appartient pas de dire son étendue, mais je ne puis pas l'éloigner. Aujourd'hui il s'impose à l'attention des plus grands hommes d'Etat de l'Angleterre; il s'impose tellement à l'attention de l'Australie que l'on organise des souscriptions publiques, et que l'on importune le gouvernement pour faire plus qu'il n'a décidé de faire pour faire face à la crise; aujourd'hui la petite Nouvelle-Zélande donne un Dreadnought et en offre un second, et la question se pose au Canada: que devons-nous faire dans cette heure de péril et de crise? Je dirai à mon très honorable ami, que si après avoir sérieusement étudié la question il propose à ce Parlement un moyen suffisant de faire face à l'urgence présente, dès maintenant et de la façon nécessaire, soit par le don d'un Dreadnought ou d'une contribution, ce côté-ci de la Chambre l'appuiera, et demandera aux électeurs d'appuyer la mesure ".

J'en appelle à vous, monsieur l'Orateur, et aux membres de cette Chambre, et je vous demande si l'honorable député de Cap-Breton dans l'assertion qu'il a faite, a représenté correctement les vues de l'honorable député de Toronto-nord et du chef de l'opposition. L'honorable député a dit aussi que le Canada n'avait jamais été appelé à défendre la mère patrie dans la crise actuelle, que l'Angleterre ne nous a pas demandé d'argent, qu'elle aurait dû nous faire parvenir une demande à cet effet de la manière régulière ou d'une autre manière. J'aimerais à savoir de quelle manière l'honorable député aurait voulu que les hommes d'état anglais eussent fait savoir à ce pays qu'ils seraient heureux de recevoir de l'aide dans les circonstances dans lesquelles se trouve l'empire anglais. Je suppose qu'un homme qui occupe sa position dans le barreau, un homme qui a occupé un siège sur le banc des juges, s'il avait voulu exprimer une opinion juridique sur la matière, aurait étudié la question un peu afin de s'assurer que les remarques qu'il allait faire seraient réellement basées sur des faits. Je regrette de faire ces citations, parce que les paroles sont déjà dans le hansard, mais les assertions de l'honorable député me rendent la chose impérieuse.

Les déclarations faites par lord Tweedmouth ont déjà été citées dans cette enceinte; et même le représentant de Cap-Breton reconnaîtra que lord Tweedmouth était l'interprète autorisé de l'Angleterre dans la circonstance, car il avait assisté à la conférence de 1907. S'adressant aux représentants de l'empire, à une remarquable réunion, il s'exprima en ces termes:

Aux représentants de l'empire. . .

Ceux du Canada compris.

. . .nous demandons que vous preniez une part active à ce travail de réorganisation de la défense de l'empire sur une base plus large. Nous vous remercions et nous sommes reconnaissants de l'aide que vous nous avez accordée librement et sans lésiner. Nous ne faisons qu'une réserve: qu'on nous laisse le commandement de la marine pour la défense de l'empire, dont nous sommes responsables. Unité d'action, unité de commandement. Nous de-

mandons que vous nous aidiez de toutes vos forces.

N'est-ce pas clair? N'est-ce pas précis? Je me demande si le représentant de Cap-Breton exige un langage plus net pour le convaincre que la mère patrie nous verrait avec joie venir à son secours dans cette circonstance critique.

Nous demandons que vous nous aidiez de toutes vos forces; mais d'autre part nous ne venons pas en mendiants. Que vous nous aidiez ou non, nous n'en sommes pas moins tenus de défendre les possessions du roi d'au delà des mers du mieux que nous pourrons.

Le peuple anglais ne demande pas l'aumône. Il se défendra et il défendra l'empire tout entier jusqu'à ce que, dans la lutte, il ait vu tomber son dernier soldat, jusqu'à ce qu'il y ait dépensé son dernier shilling, avant d'implorer le secours du Canada ou d'aucune autre partie de l'empire, avant de demander des fonds plus ouvertement, plus explicitement qu'il ne l'a fait dans cette circonstance. Ecoutons maintenant lord Rosebery. Il a aussi pris la parole, lors de la conférence de la presse, si je ne me trompe, et voici entre autres choses ce qu'il a dit:

Quand je vois un gouvernement à lui seul demander 25 millions de plus pour le budget de la guerre, quand je vois les sacrifices sans précédents qu'on exige de nous pour les mêmes fins, je commence à éprouver des inquiétudes quant à ce que sera le résultat final, et à me demander où tout cela va nous conduire.... ....Messieurs, nous pouvons et nous allons construire des Dreadnought, ou des navires du type le plus récent; nous allons sacrifier à cette fin, s'il le faut, jusqu'à notre dernier schelling, jusqu'à notre dernier homme. Tout cela nous le pouvons, et nous le ferons; mais même cela, je ne suis pas sûr que ce soit assez, et il vous incombera peut-être de transmettre à vos jeunes établissements d'outremer le message et l'opinion que voici: Tout habitant, tout citoyen de l'empire est invité à prendre sa part du devoir et de la responsabilité de la défense nationale.

Oui, messieurs, transmettez-leur ce message. Dites à vos concitoyens, bien que cela puisse les surprendre, la déplorable rechute de l'Europe dans l'ornière du militarisme, et l'obligation imposée à cette petite Angleterre de se défendre, de défendre ses libertés et les vôtres! Mais dites-leur aussi que la mère patrie ne manque pas de courage, qu'elle ne connaît ni la faiblesse, ni les défaillances, et que c'est avec allégresse qu'elle retrempe sa vigueur dans ses immenses possessions d'outre-mer. Pour son propre salu, elle doit d'abord compter sur elle-même, et si cela ne suffit pas, il lui faudra s'adresser à vous.

Certes, à la suite de ces deux déclarations de la bouche d'hommes d'Etat éminents, remplissant des fonctions élevées dans la Grande-Bretagne, le député de Cap-Breton (M. McKenzie) a mauvaise grâce de dire qu'il n'y a nullement lieu pour le Canada ou aucune autre possession de l'empire de verser une contribution pour venir en aide à la métropole en ce moment critique.

L'honorable député refuse de croire à l'existence d'une crise, mais je lui répondrai qu'il n'y a pas de pires aveugles que ceux qui ne veulent pas voir. Il me remet à l'esprit cette histoire des Livres saints où l'on voit des Israélites venir d'une partie reculée de la Judée trouver le Sauveur et lui demander un signe; le maître leur répondit qu'ils avaient eu Moïse et les prophètes et n'avaient pas voulu les écouter; ils ne le croiraient pas davantage, même s'il ressuscitait un mort. Je suis bien persuadé que l'honorable député refuserait de croire, en dépit de toutes les preuves, et même si les morts ressuscitaient. Il a fait observer qu'aux termes de la loi de l'Amérique britannique du Nord, le commandement des forces navales et militaires est confié à Sa Majesté; et de mon côté, je ferai observer que la loi de l'Amérique britannique du Nord étant en vigueur, l'article 18 du projet de loi est de nul effet, et alors pourquoi l'a-t-on inséré? Il suffit que cet article 18 figure dans le projet de loi pour m'engager à voter contre son adoption, même si d'autres dispositions me paraissaient acceptables. Cet article 18 est ainsi conçu:

En temps critique le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté, pour service général dans la marine royale.

Cette disposition n'a pas, semble-t-il sa raison d'être, puisqu'aux termes de la loi de l'Amérique britannique du Nord, Sa Majesté est investie du commandement de ces forces, pourquoi le Gouverneur en conseil serait-il laissé libre de les mettre ou de ne pas les mettre, suivant son caprice, à la disposition de Sa Majesté? Il faut en conclure, sans doute, que si le Gouverneur ne voulait mettre le service de la marine à la disposition du souverain, il ne serait pas tenu de le faire. Si l'article 18 n'a pas ce sens, il n'est d'aucun effet, et dès lors, je n'en veux pas. A mon avis, cette disposition met le Gouverneur en conseil en mesure de déclarer l'indépendance du Canada, dès qu'il jugera l'occasion favorable. Je déclare, monsieur l'Orateur, que le Parlement n'a pas été autorisé par le peuple canadien à édicter une telle disposition, et que ce projet de loi lui soit soumis ou non, le peuple devrait être appelé à se prononcer en dernier ressort sur cette importante question. Un changement tellement radical dans la constitution du pays ne saurait, à ce que je prétends, être effectué par le Parlement sans le consentement du peuple. C'est pour cette raison principalement que je voterai contre l'adoption de ce projet de loi.

Le député de Cap-Breton reconnaît que l'Acte de l'Amérique britannique du Nord

est en vigueur, et comme cet acte confie à Sa Majesté le commandement de ces effectifs, quel peut donc être l'utilité de l'article 18 du présent bill? Si je ne me trompe, il autorise le Gouverneur en conseil à décréter la séparation de notre pays de l'Angleterre. Si le Gouverneur en conseil décide de permettre à la marine de prendre part aux guerres de l'empire, s'il désire confier le commandement de cette marine à Sa Majesté, alors il devra convoquer le Parlement; mais s'il juge que la marine, pour quelque raison, ne doit pas être mise à la disposition du souverain, alors il n'y aura même pas lieu de convoquer le Parlement. Celui-ci ne sera pas consulté en pareille occurence; la question relève entièrement du Gouverneur en conseil. Comme l'a fait observer le représentant de Sainte-Anne (M. Doherty), ce n'est plus la marine royale, ce n'est plus la marine canadienne, c'est la marine du Gouverneur en conseil. L'honorable député (M. McKenzie) a reproché aux membres de la gauche d'avoir changé d'avis depuis que le projet de résolution a été adopté l'année dernière par la Chambre; mais je lui dirai que si, après avoir voté l'année dernière pour la résolution, nous votons cette année contre le projet de loi ministériel, c'est parce que ce projet de loi n'est pas conforme aux termes de la résolution. Voici ce que disait celle-ci:

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale, conformément aux recommandations de l'amirauté faites lors de la conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sûreté de l'empire et au maintien de la paix mondiale.

Ce texte implique la reconnaissance de nos obligations envers l'empire; d'après ces termes, notre participation à la défense de l'empire ne se bornera pas simplement à l'établissement d'une petite flottille locale, gardée sous couvert et empêchée de prendre part sous le commandement de Sa Majesté à la défense générale de l'empire. La proposition contenue dans le projet de loi est la négation complète du projet de résolution adopté unanimement par la Chambre l'année dernière. Certes, nous avons de bonnes raisons de voter contre son adoption et de soumettre à la Chambre un amendement comme celui proposé par le leader de l'opposition, lequel, s'il était adopté, mettrait notre population à même d'exprimer ses vues à l'égard d'un changement aussi radical de la Constitution. L'honorable député a fait allusion aux remarques du représentant de la division Sainte-Anne de Montréal (M. Doherty) et a donné à entendre que si cette contribution était transmise, ce serait avec la pensée qu'elle ne soit pas utilisée. Je ne me rappelle pas que l'honorable député ait rien dit de tel. Les observations de cet honorable député visées par l'honorable représentant de Cap-Breton sont évidemment les suivantes:

ceptée dans ces circonstances, elle le sera par des hommes en qui le présent ministère repose une confiance absolue et qui attesteront qu'il existe un besoin pressant. Est-il dans cette enceinte quelqu'un qui suppose que le gouvernement de la Grande-Bretagne puisse être assez malhonnête pour accepter une somme d'argent mise à sa disposition, s'il n'en a pas un pressant besoin, et pour l'accepter uniquement dans le but de la verser dans la caisse publique? Lorsqu'on nous dit que nous jetons $25,000,000 au delà de l'Atlantique à ces gens-là, que nous leur faisons un don pur et simple, comme l'a dit le représentant de Beauce (M. Béland), on lance une accusation contre les hommes d'Etat anglais dont nous acceptons le témoignage comme celui d'hommes qui savent si les circonstances sont critiques.

Or, si cette somme est acceptée, nous pourrons conclure d'après les témoignages les plus dignes de foi que la Grande-Bretagne a besoin de cet argent. Si elle est acceptée, c'est que nous l'aurons offerte lorsque les nécessités étaient imminentes, et le premier ministre lui-même et son cabinet disent qu'en pareil cas nous devrions naturellement donner immédiatement de l'aide.

J'aimerais à savoir quelles sont les expressions dans ce passage qui sont de nature, de l'avis du représentant de Cap-Breton, à faire croire à une personne jouissant de son bon sens que nous transmettons cet argent sachant, ou comptant, qu'il ne sera pas utilisé. Ce qui n'a pas empêché l'honorable député à une ou deux reprises de se féliciter en raison de ce qu'il ne dénaturait jamais les discours de ses adversaires.

L'honorable député a, d'autre part, soulevé la question de fidélité. Ce n'est pas une question dont je me soucie beaucoup de parler. Quiconque a la conscience tranquille quant à ses propres sentiments de fidélité envers l'Etat dont il est citoyen, n'est pas porté à suspecter la fidélité des autres. Il m'a été donné ces jours derniers d'assister à la réunion annuelle de l'association du tir au fusil du Dominion, à laquelle se trouvaient réunis les officiers de milice de toutes les parties du Dominion, et une des déclarations les plus explicites de fidélité que j'aie entendues dans cette circonstance a été celle d'un colonel commandant un des régiments de Québec. Il a déclaré que si cette question d'une marine pouvait seulement être laissé à la décision des officiers de milice du pays, ils auraient vite fait de la régler d'une manière qui serait agréable au peuple et assurerait la défense du pays, ou autres paroles à cet effet, et il fut applaudi à outrance.

Je n'ai pas le moindre doute sur la parfaite loyauté des habitants de la province

de Québec; je n'en ai jamais eu, et, depuis que cette affaire est venue sur le tapis, si des doutes avaient pu exister dans l'esprit de qui que ce soit, ces doutes ont dû nécessairement disparaître en face des manifestations d'opinions qui sont venues de tous côtés de la part des députés de cette province. A part cela, et plus que cela, pour nous en tenir à la seule question d'intérêt, s'il y a dans quelques provinces du Canada des gens qui, plus que les autres, doivent éprouver à l'égard de la couronne anglaise et de la puissance britannique des sentiments de loyauté et de révérence, ce sont bien les gens de la province de Québec. Ils occupent dans l'empire une position unique. Ils ont, par traité, des droits que n'ont dans nulle autre partie du monde les sujets de Sa Majesté. Ces droits, ils les perdraient irrévocablement si le lien qui les unit à la Grande-Bretagne était jamais rompu. Pour fidèles que soient les habitants de cette province, ils ont donc à persister dans leur fidélité à la couronne britannique et dans leur désir de la fortifier, de meilleures raisons que n'en peuvent avoir ceux d'aucune autre province canadienne. Voilà ce que j'avais à dire en réponse aux observations de mon honorable ami.

Quant à la question qui nous occupe en ce moment, un député a cru pouvoir, en discutant les idées des membres de l'opposition, se permettre certaines moqueries à notre endroit. On a dit que, en dépit de toutes nos critiques, c'était la première fois que l'on offrait de faire quelque chose de pratique. Supposons pour un moment que cela soit vrai; j'y répondrai en disant que c'est également la première fois qu'il y a nécessité de faire quelque chose dans ce sens. C'est tout récemment que les nations de l'univers ont pensé à se constituer des marines. Celle des Etats-Unis est de date comparativement rapprochée. Le Japon est un peuple neuf. L'Allemagne, comme puissance maritime, n'a acquis quelque prééminence que depuis un petit nombre d'années. C'est depuis trois ou quatre ans seulement que la marine royale fait la police de nos mers du Nord, c'est-à-dire depuis qu'a été inaugurée cette nouvelle politique de sir John Fisher, le nouveau lord de l'amirauté. Avant cela, Halifax était en été la station navale de notre escadre, et en hiver, c'étaient les Bermudes. C'était une flotte plus nombreuse et plus forte que celle que le Gouvernement propose aujourd'hui dans le projet soumis à nos délibérations.

Les navires de cette flotte venaient naguère visiter l'intérieur du pays; ils se rendaient jusqu'à Québec et à Montréal, et la nécessité pour le Canada d'une dépense quelconque pour des fins navales ne s'est faite sentir que du jour où cette flotte a été retirée de nos eaux et à partir du moment où l'Allemagne a montré qu'elle était résolue à s'établir puissamment sur mer comme elle l'est sur terre. Je crois qu'il n'y a pas de doute là-dessus; de sorte que, dans les circonstances, j'ai lieu de présumer que, s'il n'a rien été fait jusqu'à présent, c'est que nulle nécessité n'y invitait. Mais tout cela est changé. Un programme naval, tout autre que l'ancien, s'est proposé à l'univers. L'Allemagne a fait savoir, en termes non équivoques, qu'elle a l'intention de disputer à la Grande-Bretagne et de lui enlever, si elle le peut, la suprématie des mers. Qu'elle y réussisse, je ne le crois pas; car l'Angleterre mettra dans la lutte son dernier sou et son dernier homme avant de permettre à l'Allemagne, ou à tout autre pays, de prendre le pas sur elle. Cependant, la guerre est commencée, si on peut appeler cela la guerre. C'est une guerre à qui bâtira le plus vite, et cette guerre n'est pas près de finir. Ce ne sont pas des militaristes ni des chauvins qui, dans cette lutte de construction, prêchent l'effort constant. Ces nouveaux bâtiments, ces Dreadnought qui s'exécutent en hâte, ne sont pas destinés à faire la guerre, mais à la prévenir, et c'est le seul moyen d'y arriver, avec un pays aussi puissant, aussi immensément riche que l'Allemagne. Je suis tombé l'autre jour sur une déclaration que faisait, cinq siècles avant l'ère chrétienne, un ministre de la guerre chinois, et voici ce qu'il disait:

> Lutter et vaincre cent fois n'est pas la perfection: l'art suprême est de réduire son ennemi sans combat.

Et voilà pourquoi se poursuit aussi rapidement qu'il est possible, cette construction de Dreadnought: c'est pour que la guerre soit évitée, pour que l'ennemi soit subjugué sans combat.

Pour ce qui est du lien qui nous attache à la Grande-Bretagne, il me paraît que c'est là un des sujets les plus importants qu'il y ait à considérer dans ce débat. Nos intérêts sont fortement liés à ceux de la Grande-Bretagne et du reste de l'empire.

L'Angleterre est notre meilleure cliente. Nos gens de l'Ouest y trouvent un débouché naturel pour leur produits. On peut bien dire qu'il en est de même de l'Est. A qui vendons-nous notre bois et les autres choses que nous avons à exporter? Surtout aux Anglais. De sorte que, à part les liens que forment entre nous l'hérédité, la tradition, l'histoire et l'affection, il y a ceux qui naissent d'un intérêt réciproque. Ces intérêts ont nécessairement besoin d'être protégés, et ne peuvent l'être que par une marine. Et pour cette protection, il nous faut compter sur la marine britannique; j'aimerais mieux dire la marine de l'empire, si mes vœux pouvaient se réaliser. La loi suprême pour les gouvernants, c'est la sécurité du pays. La sécurité d'un pays est la loi la plus haute de toutes, et, pour que cet

empire jouisse d'une pleine sécurité, la marine royale devra être hors de pair. Supprimez cette marine, et vous supprimez l'empire.

Quel est l'objet de ce projet de loi que nous discutons en ce moment? L'objet d'une marine est-il d'établir des chantiers, des docks? Non, j'avoue que l'établissement de chantiers a une haute importance, étant donné que la construction des navires est une industrie qui occuperait un grand nombre de personnes. Les docks aussi sont nécessaires, que nous ayons une marine ou non. Mais une marine a pour objet principal les grandes opérations de guerre, celles qui concernent la défense. C'est pourquoi, dans l'étude de ce qui constituera pour nous la meilleure marine, l'argument prédominant à faire valoir est celui des opérations militaires. Partant de là, il est bien évident que ce qu'il nous faut, c'est une puissante marine impériale. Telle est ma conception des forces navales d'un pays; et c'est ce que je voudrais pour nous: une marine en mesure de défendre toutes les parties de l'empire et obéissant à une impulsion unique. Le premier ministre de la Nouvelle-Zélande a justement, à cet égard, exprimé le sentiment qui convient à la situation, quand il a dit:

Reconnaissant qu'il importe à la protection de l'empire de mettre la marine à la disposition exclusive de l'amirauté, les conseillers de Votre Excellence n'entendent rien suggérer quant à la situation de ces navires. Ils ont la conviction que les intérêts de la Nouvelle-Zélande ne sauraient être mieux servis que par une marine placée sous l'autorité de ceux qui en répondraient en temps de paix comme en temps de guerre. Dans quelque partie du monde que cette marine puisse se trouver, le Gouvernement n'y a d'autre intérêt que de la savoir soumise à une seule autorité, assurant à toutes les parties de l'empire les meilleurs résultats dans la défense commune.

Ces résultats ne peuvent s'obtenir que par une marine unique, une direction unique, un seul drapeau. Nous formons, autour du globe, une longue chaîne de pays, que la mer sépare, ou plutôt qu'elle réunit.

Dans ces conditions, tout doit nous paraître possible, quand nous songeons que notre sort est lié à celui de ce grand empire. Nous avons, au sud, l'Australie; une île, il est vrai, mais en même temps un continent, où déjà se trouvent quatre millions d'habitants, avec deux chemins de fer destinés à parcourir toute l'île, du nord au sud, pour y faciliter l'établissement et la culture d'immenses territoires, dont quelques-uns peut-être, et d'autres sûrement, n'ont jamais été visités par l'homme civilisé. Dans le même océan, et tout à côté, nous avons la Nouvelle-Zélande. Le seul fait de songer à l'immensité d'un pareil empire devrait enflammer l'imagination et réchauffer le cœur de quiconque porte intérêt au drapeau qui flotte sur nos têtes et au pays qui est le

M. DANIEL.

nôtre. Une marine impériale comme celle-là devrait recevoir tout l'appui que nous pouvons y donner. Il faut que cette marine soit forte, et nous y sommes intéressés pour l'avenir, autant que la Grande-Bretagne peut l'être pour l'heure actuelle. Je ne verrai probablement pas cet objet de mon rêve, mais je pense aux années qui vont venir, alors que le Canada sera devenu l'associé principal de ce grand empire britannique, si, toutefois, nous voulons bien nous employer à resserrer les liens qui nous y attachent, plutôt qu'à les rompre ou à les relâcher, ainsi que ce projet, j'en ai bien peur, nous y achemine. C'est pour cela, en grande partie, que je m'y oppose.

J'ai parlé d'une marine unique. Cela ne veut pas dire que nous ne devons pas construire nous-mêmes, en tout ou en partie, les navires qui devront la constituer. Je ne vois rien, en effet, qui empêche que ces navires ne soient construits ici même, au contraire. La même chose pourrait s'appliquer à la conduite de cette marine. Vous n'avez pas besoin de lois nouvelles pour cela: notre vieille loi sur la milice distingue, en termes exprès, les forces de terre et les forces de mer.

Par cette loi, la milice canadienne se partage en milice active et en milice de réserve; la milice active comprenant des troupes levées par enrôlement volontaire et d'autres par tirage au sort. Font partie de cette milice active les marins, les matelots et autres personnes généralement employées sur les bateaux à vapeur qui parcourent les eaux canadiennes. Il est même question, dans cette loi, d'ouvrages sous-marins. Au reste, il y a eu au Canada très anciennement, des compagnies de milice navale. Par exemple, il y en avait une à Saint-Jean. Plus que cela, on avait dans ce port un vaisseau-école, loué à la marine royale, et que l'on appelait le "Charybdis". Ce vaisseau est resté là longtemps; rien n'y manquait sous le rapport du gréement, et l'on y marchait tant à la voile qu'à la vapeur. La milice de l'endroit ne lui était cependant guère favorable, et finalement il fut abandonné. Mais il ressort de là que nous avions déjà dans le temps de quoi dresser des hommes pour la mer, et tout ce qui s'ensuit. Cette autorisation de préparer des marins ne fait donc pas de doute. Depuis que je suis ici comme membre du Parlement, j'ai remarqué qu'un crédit de $10,000 avait été voté pour la milice navale. Il a cependant été établi que partie de ce crédit avait servi à payer le voyage à Paris de l'homme qui, dans le temps, était ministre de la Marine.

C'est tout ce que j'ai pu trouver et je n'ai pas été capable de savoir où était passé le reste de l'argent. Mais le fait reste—les crédits ont été accordés et prouvent que nous avons le pouvoir d'enrôler et d'exercer une milice navale. Je dis que nous de-

vons nous en tenir là. Cette loi nous donne l'autorité de fonder une école navale. Etablissons-là. Mettons ensuite nos hommes entraînés à bord des navires que nous construirons, après nous être procuré les moyens de les construire et faisons en sorte que ces navires composent une partie et un tout de la grande marine impériale. Un autre point à considérer, c'est que si nous avons une école navale et si nous demandons à des jeunes gens de suivre les cours complets donnés dans cette école, nous devons être en état de faire ouvrir une carrière quand ils seront dignes de la remplir.

Une semblable marine ouvrirait une magnifique carrière à un jeune homme qui aurait passé par l'école navale, car il pourrait non seulement faire partie de la petite marine que le Gouvernement se propose de construire, mais la marine impériale s'ouvrirait encore à son ambition. Toutefois, si nous avons une marine impériale nous devons avoir un mot à dire pour déclarer la guerre et pour diriger la politique que cette marine sera chargée d'appuyer. Cela rendrait obligatoire la formation d'un conseil impérial que nous pouvons espérer voir créer. Je ne doute pas que les autorités impériales y aient songé.

On pourrait décider que si toutes les nations de l'empire participent à la formation d'une grande marine impériale, chaque partie de l'empire aurait un mot à dire dans la direction de cette marine. Il serait très avantageux que nous puissions tirer le meilleur parti de notre argent, offrir la meilleure et la plus brillante carrière à nos jeunes gens, en donnant une occasion aux hommes, non pas d'être officiers de la flotte, mais de contribuer à sa manœuvre et en accordant à chacun la possibilité de faire partie de cette flotte. Ce serait ainsi une marine que nous pourrions appeler notre marine; ce ne serait rien de semblable à cette petite flotte locale que nous nous proposons de construire, mais nous contribuerions à cette grande marine impériale qui est aujourd'hui de beaucoup la plus puissante que le monde ait jamais vue. Je crois donc que c'est une question à laquelle il faut donner toute notre attention.

Nous avons entendu un grand nombre de citations d'articles de la "Fortnightly Review". Je désire citer aussi un article paru dans cette revue sous le titre de "Les colonies et la marine" par M. T. L. Garvin. Il s'exprime ainsi:

> On pourra se demander ce que deviendra la Grande-Bretagne? Le Canada construit sa propre marine. Dans quelques dizaines d'années d'ici elle pourra devenir une force importante dans le monde, si l'étendue du Canada est toujours placée sous le même drapeau....

Il semblerait que le sens de l'article 18 du bill a traversé l'Atlantique et que la population de là-bas ait compris sa réelle signification.

> ....si l'étendue du Canada est toujours placée sous le même drapeau. Il existe de violents désaccords sur l'ensemble du projet. Quelques libéraux de Québec sont encore opposés à toute dépense navale. Un grand nombre de conservateurs critiquent la "marine de fer-blanc" et sont fortement en faveur de contributions directes à la flotte impériale, mais il ne paraît pas y avoir la moindre chance d'unanimité dans ce sens. L'Australie crée aussi une marine fédérale, qui ne pourra pas, d'ici à des nombreuses années influer d'une manière sensible dans les opérations stratégiques. Avec le système de la contribution directe, la Nouvelle-Zélande n'est pas absolument satisfaite. Pour le moment le Sud-Africain ne fait rien. On peut tirer de tout cela une conclusion évidente. Ce que l'on a appelé au printemps dernier "le réveil de l'empire", à propos du problème naval, n'a pas encore produit de résultats remarquables pour les besoins propres de l'empire. Avec les systèmes qu'ils ont décidé d'adopter (et on peut avouer qu'étant donnés les sentiments qui se font jour actuellement en Angleterre, il leur était difficile d'en adopter d'autres) l'Australie et le Canada ne pourront ni se protéger eux-mêmes ni nous donner une aide utile.

J'attire l'attention des députés sur ce qui suit:

> Une rude expérience peut apprendre à la population de la confédération...

Je pense qu'il devrait y avoir confédérations.

> ...la nécessité de plus grands sacrifices et d'une réunion plus intime avec la mère patrie et les colonies entre elles. Pendant ce temps, notre île doit marcher en comptant sur sa propre force et c'est sur elle que s'appuie tout l'empire. Les escadres de l'Australie et du Canada ne peuvent rien pour changer le résultat dans la mer du Nord. Nos efforts dans la mer du Nord sont tout pour eux. C'est la situation et nous devons bien la comprendre. Si nous sommes parfaitement déterminés à avoir la maîtrise sur mer, nous pouvons l'avoir. Bien que le prix en sera élevé, nous pouvons le payer et il n'y aura rien de plus grand dans notre histoire que le spectacle de cette petite île groupant une fois de plus toutes ses ressources pour maintenir sa suprématie navale, accablant la plus formidable rivalité que nous ayons jamais rencontrée et se maintenant à tout prix, pendant la paix, et s'il le faut en courant les risques d'une guerre qui forcera, si on le désire, à se ranger en bataille toute l'association des nations anglaises du globe.

En plus d'une milice navale, le bill prévoit l'établissement d'une école navale, d'une force permanente et de sa direction. Naturellement, la partie importante est la force permanente et sa direction.

Le 15 novembre, le premier ministre parlant, de cette question, a dit que nous devions l'examiner non seulement comme Canadiens, mais comme sujets britanniques. Il a dit:

> Nous sommes Canadiens, mais nous sommes aussi davantage, nous sommes sujets britanni-

ques. Cette question, nous devons l'étudier en tenant compte de notre qualité de sujets britanniques aussi bien que de notre situation de Canadiens. Si nous avons des obligations à remplir comme Canadiens, nous en avons aussi comme sujets britanniques. Si nous avons des droits et des responsabilités comme Canadiens, nous avons aussi des droits et des responsabilités comme sujets britanniques.

Dans un autre endroit de son discours il déclare qu'il est Canadien avant tout et toujours, et ensuite il dépose ce projet de loi, dans lequel il introduit une disposition l'autorisant, lui ou son successeur, à déclarer que le Canada ne prendra pas part à la guerre et que la flotte ne sera pas mise à la disposition de Sa Majesté, que si le Gouverneur en conseil et le Parlement en décident ainsi.

Je trouve inconséquent et illogique de la part du premier ministre de nous demander de discuter cette question, en notre qualité de sujets britanniques, puis de déposer un projet de loi qui lui donne le pouvoir, s'il juge à propos de l'exercer, de couper le lien qui nous unit à l'empire et de proclamer l'indépendance. C'est cependant ce qu'il a fait. La voix était bien celle de Jacob, mais ce sont les mains d'Esaü.

Nous n'avons pas de mandat de nos électeurs pour proclamer l'indépendance; nous n'avons pas de mandat de nos électeurs pour autoriser le Gouvernement à nous séparer du reste de l'empire, et c'est pourquoi l'opposition maintient qu'il faudrait un appel au peuple, pour qu'il fasse connaître sa volonté, et pour que ses représentants dans le Parlement aient un mandat avant d'appuyer un projet de loi que la grande majorité de la population désapprouve, j'en suis convaincu, et qu'elle ne manquera pas de désapprouver à la première occasion.

C'est ma plus forte objection au bill: nous n'avons pas de mandat pour voter une pareille loi. C'est abuser de la confiance du peuple; c'est lui enlever l'occasion de faire connaître sa volonté.

Autant que j'ai pu m'en rendre compte, je crois que la majorité est favorable au maintien du lien qui nous unit à l'empire, qu'elle désire resserrer non seulement les liens de sentiments, de tradition, d'hérédité et d'affection qui existent déjà, mais aussi les liens qui nous assureront une croissance et un développement que le Canada ne trouverait nulle part ailleurs.

Tels sont, à mon sens, le vœu et le désir de la population canadienne, et c'est pourquoi je refuse de souscrire à la déclaration contenue dans le présent projet de loi, et je dis: Soumettez la question au peuple.

Pour ces raisons, monsieur l'Orateur, je voterai en faveur de l'amendement déposé par l'honorable chef de l'opposition. Je considère que c'est la seule proposition équitable; c'est la seule qui permettra aux électeurs de se prononcer sur la plus importante question qui ait jamais été soumise au Parlement.

Ce projet, et plus particulièrement l'article 18, sont en contradiction directe avec l'esprit et la lettre de la résolution adoptée unanimement par la Chambre au mois de mars dernier. Cet article 18 comporte une déclaration brutale. Si nous voulions faire savoir au peuple anglais que nous songeons à nous séparer de l'empire, nous aurions pu choisir un autre moment que celui où l'Angleterre fait appel à toutes ses ressources financières et autres, pour assurer sa propre existence et la nôtre comme nationalité distincte dans cette famille de nations. Nous aurions pu choisir un autre moment et une autre formule qu'une brutale déclaration contenue dans ce projet.

C'est là mon opinion sur la question et je crois que ce sera celle de beaucoup de citoyens de ce pays. Il m'est tout à fait impossible de voter pour une semblable proposition. Je considère qu'elle est contraire aux intérêts bien compris du pays et contraire aux vœux de la majorité des électeurs.

Il y a un autre point que je tiens à mentionner en passant et qui n'a été traité, que je sache, par aucun orateur ministériel, mais qui a son importance dans une question comme celle-ci. Je veux parler de la question du drapeau. A la page 35 (version française) de la brochure contenant les délibérations de la conférence impériale, il est dit:

> La question du pavillon fut aussi discutée, et il fut décidé que l'amirauté, étudierait la question et communiquerait plus tard ses vues au gouvernement canadien.

Avec l'Australie, avec la Nouvelle-Zélande, il n'y a pas de question de drapeau, mais avec le Canada, apparemment, il y en a une. Que signifie ce paragraphe? Pas un seul ministre n'en a parlé. Il va sans dire qu'aucun navire de guerre, n'étant pas sous le commandement de l'amirauté, ne peut arborer le pavillon de l'amirauté sur la haute mer. Cette question de pavillon ajoute de l'importance et du piquant à l'article 18, et fait voir que nos représentants à la conférence, songeaient à arborer un autre pavillon que celui dont nous avons toujours été si fiers. C'est un point qui demande des explications. Les Canadiens ne consentiront pas aussi bénévolement à se séparer de leur drapeau.

Il faudra qu'on accomplisse quelque chose avant que l'on permette de descendre l'Union Jack du mât principal. Lorsque le peuple aura songé parfaitement à toutes ces considérations qu'on lui exposera, il aura alors à dire plus que ce qu'il n'ose apparemment déclarer aujourd'hui, il connaîtra la véritable signification de ce projet

de loi mieux qu'il ne lui est permis de le savoir à l'heure qu'il est.

On a parlé de l'urgence. Celle-ci semble si évidente que ce serait presque gaspiller le temps de la Chambre en la discutant. Nous avons eu les déclarations du premier ministre de l'Angleterre, du premier lord de l'amirauté; de cet homme qui, probablement, se forme une idée meilleure que celle que se formerait aucun autre ministre, de l'état de choses qui existe en tant qu'il s'agit de marine; nous connaissons ce qu'ont déclaré le secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères et d'autres personnes qui font partie ou non du gouvernement, et toutes ces déclarations tendent au même but. Appartient-il à un membre de cette Chambre, qui n'a pas eu et qui n'aura probablement jamais l'occasion de se renseigner parfaitement sur cet état de choses que connaissent si à fond ces personnages que j'ai nommés, se trouverait-il quelqu'un pour mettre en doute les renseignements qu'ils nous fournissent? Ces gens-là connaissent infiniment mieux que nous ne pouvons la connaître la condition dans laquelle se trouve la marine de guerre, la nature des navires contre lesquels cette marine devra combattre; ils connaissent les préparatifs qu'il leur faut exécuter. Il n'y a pas de doute à entretenir au sujet des dispositions de l'Allemagne. L'ambition de l'Allemagne est des plus intense, ainsi que le démontre son histoire militaire.

L'empire allemand s'est fait le dictateur de l'Europe et, aujourd'hui, il s'efforce, en acquérant la suprématie sur l'océan, de devenir le dictateur de l'univers. Qu'on me permette de lire un court extrait d'une lettre qu'écrivait, le 18 mars dernier, M. Frederick Harrison, ce publiciste bien connu qui n'a aucune attache politique quelconque à un parti ou à un autre et qui s'est toujours montré un antimilitariste convaincu. Parlant de l'Allemagne, M. Harrison écrivait:

> La marine allemande n'est pas construite pour des voyages à de longue distance. Son but unique, c'est d'agir comme la garde avancée d'une armée puissante. Si jamais notre empire et son prestige militaire sont mis en péril, ce sera par une invasion qui ressemblera à celle préparée par Philippe et par Parma, et, plus récemment, par Napoléon.
>
> C'est cette certitude qui me force à modifier cette politique antimilitariste que j'ai constamment prônée depuis quarante ans. L'état de choses se trouve maintenant modifié; de nouveaux risques demandent des précautions plus récentes. L'art mécanique et les circonstances politiques diffèrent complètement de ce qu'elles étaient au temps de Wellington, ou même aux jours de Palmerston et de Gladstone. Aujourd'hui, il ne saurait être question de perdre notre prestige, la suprématie de l'empire sur l'océan, mais c'est notre existence comme puissance européenne la plus avancée, et même notre existence comme nation de troisième ordre qui se trouve menacée. Il est enfantin de parler de nos relations amicales avec l'Allemagne et des vertus domestiques de la mère patrie. Qui, en 1860, prévoyait que la Prusse devait être un jour la puissance dominante de l'Europe? Qui, en 1864, pouvait imaginer que la Prusse vaincrait l'Autriche? Qui, en 1868, pouvait prévoir qu'avant deux années l'armée prussienne occuperait Paris? Qui, en 1888, aurait rêvé que l'Allemagne deviendrait notre rivale sur l'océan? Qu'est-ce qui a empêché le royaume cultivé des Hohenzollern de ce changer en "sang et en fer" pour détruire le Danemark, pour humilier l'Autriche, pour vaincre la France, pour défier l'Angleterre sur l'océan? Quels étaient le motif et la cause de tout cela? Quel motif autre que la soif de la gloire nationale?

Il ne peut se faire que l'ambition de l'Allemagne en construisant cette marine de guerre soit simplement pour protéger sa marine marchande, parce que le Royaume-Uni et que les colonies possèdent un total de 9,181 navires à vapeur et à voiles, ayant une capacité de 18,826,442 tonneaux, alors que l'Allemagne ne possède qu'un total de 2,171 steamers et vaisseaux à voiles ayant une capacité de 4,266,703 tonneaux, soit un quart de moins que le tonnage total des navires britanniques. Cependant, l'Allemagne est tout nerf et toute activité pour construire des Dreadnought pouvant rivaliser avec le total des unités maritimes de la Grande-Bretagne elle-même. Il y a trois ans, l'Allemagne ne possédait que deux cales où l'on pouvait faire entrer des Dreadnought, mais, aujourd'hui, elle en possède dix-sept, et, dans les usines Krupp on trouve une armée de 38,000 hommes travaillant à l'armement des navires allemands. Je n'ai pas besoin d'indiquer d'autres raisons pour démontrer qu'il existe une urgence qui menace la mère patrie. Supposons, maintenant, que cette contre-proposition soit adoptée; il y est dit que notre contribution pour la construction de deux Dreadnought s'élèverait à $25,000,000. Quant au vote que je vais donner, il ne sera pas motivé sur la considération du coût de deux Dreadnought à $25,000,000, non, mais je voudrais insister sur ce point que le premier Dreadnought avait coûté $8,811,866, en 1906, et qu'en 1909, le "Superbe" a coûté $8,147,930.94 et que le coût du "Téméraire" s'est élevé à $8,510,559.84. armement et équipement compris.

La contre-proposition demande que le Canada fournisse le montant suffisant à l'achat pour la marine royale de deux Dreadnought ou leur équivalent, et j'estime que le Canada ne devrait pas se montrer parcimonieux, avare, dans une question semblable. Il nous faudrait donner suffisamment pour atteindre le but que nous nous proposons, c'est-à-dire fournir en cas d'urgence à la marine royale deux Dreadnought à nos propres frais. Nous proposons cela, monsieur l'Orateur, non parce que l'Angleterre ne pourra se procurer elle-même le nombre de navires suffisant,

non, parce qu'alors même que nous ne lui enverrions pas un sou, nous savons qu'elle prendrait les précautions voulues sous ce rapport; mais ce n'est pas cela: des hommes d'Etat britanniques dignes de foi nous ont dit que le Titan rongeait son frein en silence. Il me suffit de savoir que la mère patrie se trouve dans le besoin pour que j'approuve cordialement la remise à la Grande-Bretagne d'un montant suffisant à la construction de deux Dreadnought ou de deux super-Dreadnought du dernier type qu'on ajouterait à la marine royale, de sorte qu'à l'heure du danger, heure qui n'est pas très éloignée peut-être, nous pourrons alors avoir la satisfaction de penser que dans les lignes exposées au feu de l'ennemi, le Canada se trouvera représenté par deux des meilleures unités de la flotte.

Si le Canada est représenté dans ce conflit, nous tirerons gloire des exploits de ces navires, et nous nous rendrons ce témoignage d'avoir contribué au succès qui couronnera, je n'en doute pas, les armes de l'empire. Nous nous sommes intéressés à la guerre contre les Boërs, parce qu'il se trouvait des nôtres à prendre part à la guerre. Nous y prenions un intérêt personnel, dans bien des cas un intérêt de parenté. La guerre était nôtre, parce que nos gens y figuraient.

Telles sont les raisons, monsieur l'Orateur qui m'engagent à voter en faveur de l'amendement du leader de l'opposition. Il nous incombe de prendre au sérieux les immenses efforts que l'Allemagne ferait, à ce qu'on nous assure; la rapidité fiévreuse avec laquelle elle se prépare, en vue de devenir l'égale de la Grande-Bretagne sur les mers, ou sa supérieure, s'il est possible. Les préparations de l'Allemagne, déjà un colosse de puissance militaire, comptant un millions de soldats constamment sous les armes, et une réserve de quatre millions qui peuvent être mobilisés en tout temps, non pas de recrues sans formation, mais d'hommes qui ont passé par le landwehr, ou quelque apprentissage militaire équivalent, ce sont là des faits qu'il ne faut pas considérer à la légère. C'est une question qui intéresse au même dégré les sujets anglais du Canada, les sujets anglais de la Grande-Bretagne et les sujets anglais de l'Australie. Pour ma part, je ne voterai jamais l'abaissement de l'Union Jack dans notre pays. Je ne voterai jamais pour un projet de loi contenant en germe une déclaration d'indépendance ou un décret de séparation de l'empire dont nous faisons partie; et je me déclare en faveur du maintien de notre situation vis-à-vis l'Angleterre, en faveur d'une union plus étroite des diverses parties de l'empire, de manière à préparer la réalisation de ce rêve auquel j'ai déjà fait allusion, l'avènement de cette époque où ces grands pays, qui seront alors des pays populeux, unis par les liens de l'intérêt et du sang, de l'affection et du sentiment, formeront cette grande constellation de nations capables non seulement de se protéger contre toute attaque de l'extérieur, mais aussi en mesure d'imposer la paix au monde.

M. DANIEL.

M. A. VERVILLE (Maisonneuve) (texte): Monsieur l'Orateur, après avoir écouté les discours nombreux qui ont été prononcés dans cette Chambre, sur le sujet important qui nous occupe ainsi que le pays, depuis quelques semaines; après avoir assisté aux passes d'armes entre députés et entendu les épithètes plus ou moins acrimonieuses lancées de part et d'autre; après avoir constaté le temps précieux que l'on a dépensé à se dire des choses acerbes, j'en arrive à la conclusion que, dans l'intérêt du pays, il faut être aussi bref que possible et c'est pour cette raison que je n'occuperai que peu de temps de cette Chambre pour discuter ce projet sous une autre forme, celle dont on s'est le moins occupé jusqu'à présent, je veux parler de l'aspect économique et social de cette importante question.

Donc, monsieur l'Orateur, en me levant pour prendre part à cet important débat, je voudrais pouvoir le faire avec autant de courage et de conviction que l'élément que je représente l'a fait dans toutes ses luttes en faveur de la paix sociale et nationale.

Je me permettrai de parler au nom de ces 60,000 personnes laissées et abandonnées sur les rives du Saint-Laurent au dix-septième siècle, comme l'a si bien dit l'honorable ministre des Postes (M. Lemieux) dans son discours au début de la discussion sur ce sujet. Ce groupe d'hommes laissés presque seuls et qui n'avaient pour se défendre que leur courage et leur énergie, furent abandonnés par les classes dirigeantes de l'époque, l'histoire nous le dit.

Je parle au nom de ceux qui, par leur esprit de sacrifice et d'abnégation n'ont cessé de propager l'idée et le respect des justes revendications de la paix et de l'émancipation sociale et nationale.

Je parle au nom des 150,000 hommes organisés qui sont un facteur puissant au budget national.

Je parle au nom des 750,000 personnes qui composent les familles de ces travailleurs dans ce pays et en leur nom je demande la paix.

Je parle au nom du peuple en général, et je demande au conseil de la nation de donner l'exemple d'une nation pacifique, ne songeant nullement à s'armer, mais à travailler au développement du pays, à son accroissement en population, à faire valoir ses immenses ressources, en un mot à employer notre énergie au bonheur et au bien-être des habitants de notre jeune et beau pays.

En considération du centenaire de paix que nous célébrerons en 1912, avec les Etats-

Unis, siècle qui est une des plus belles époques de notre histoire, je demande aux représentants du peuple dans ce moment solennel d'y réfléchir et de comprendre que notre armement naval sera une provocation dangereuse dans le futur.

Enfin, je demande au conseil de la nation de respecter les principes de la démocratie moderne qui, par une clameur sortie de millions de poitrines, proteste contre les formidables armements des peuples civilisés.

Monsieur l'Orateur, j'admets qu'en parlant ainsi l'on peut m'accuser de faire du sentiment; mais j'ai constaté que depuis le commencement de la discussion sur cet important débat, les appels au sentiment ont été plus nombreux que les arguments en faveur du projet que nous avons à l'étude; donc, je ferai comme les orateurs qui m'ont précédé. J'entrerai dans les quelques considérations que je désire soumettre à cette Chambre et au pays, et je me permettrai de donner mon humble opinion sur l'avenir de notre nation, sans toutefois me poser en prophète.

La discussion presque, en général, s'est faite sur les dangers qui menacent un avenir plus ou moins rapproché, ainsi que sur nos devoirs envers la mère patrie; sur les intérêts commerciaux et industriels du pays.

Je comprends, et nous avons pu constater le fait à plusieurs reprises, que les intérêts privés jouent un rôle prépondérant dans notre législation, et les grands capitalistes, pour protéger leurs propres intérêts, crient bien haut qu'il faut, avant tout, protéger notre commerce en établissant une marine de guerre, et pour cela on demande une dépense énorme, de même que l'on exige, à grands frais, l'armement de nos côtes en cas d'invasion.

Ce danger, l'honorable chef du Gouvernement nous l'explique et nous affirme qu'il n'est pas imminent.

D'un autre côté, l'honorable chef de l'opposition nous dit qu'il y a un danger immédiat, pour démontrer la nécessité d'offrir de suite deux Dredanought à l'empire.

En troisième lieu, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), demande que la question soit soumise à un référendum. Nous avons donc à discuter et à nous prononcer librement sur ces diverses manières d'envisager la question.

Je regrette de dire, monsieur l'Orateur, que très peu de députés en cette Chambre semblent comprendre le rôle important que joue le peuple, qui peine et qui travaille, dans la solution des grands problèmes économiques et sociaux et en particulier de celui-ci.

Les travailleurs de ce pays, comme de tous les pays, forment la grande majorité de la nation, et ils doivent avoir, à mon sens, sinon voix prépondérante, au moins le droit de donner une opinion.

Etant le seul représentant du travail dans ce Parlement, je crois qu'il est de mon devoir de parler en leur nom et de faire, autant que possible, valoir les idées et les prétentions que préconise le monde du travail.

J'essaierai, autant que mes faibles capacités me le permettent, de m'acquitter de cette tâche, avec les sentiments que je suis l'interprète de milliers de mes concitoyens.

Nous avons à nous demander, et avec raison, quels sont les auteurs de la guerre. Ce ne sont certainement pas ceux qui marchent aux combats et qui vouent, par ce fait, leurs familles à la misère. Ceux qui tombent sur le champ de bataille sont des héros, mais leur mort apporte à la famille la désolation et souvent les plus cruelles privations.

Ceux qui sont cause de la guerre en portent rarement—pour ne pas dire jamais—le fardeau et les conséquences désastreuses.

Dans quelle classe d'hommes trouve-t-on les combattants? Chez la masse du peuple, chez ceux qui ont appris à l'école de la misère la bravoure et qui sacrifient leur vie devant l'impitoyable mitraille plutôt que d'être le sujet d'un perpétuel mépris dans la société.

Que d'exemples l'histoire nous offre de guerres suscitées par l'ambition ou l'intérêt de personnages éminents. Que de révoltes n'ont-elles pas été causées pour servir des fins particulières et quels étaient ceux qui étaient les acteurs inconscients dans ces carnages humains, si ce n'est les miséreux et les travailleurs? J'ai donc droit de dire que l'opinion du travail, et surtout du travail organisé, doit avoir sa valeur quand il s'agit de questions d'armement ou de création de flottes.

Qui supporte, en grande partie, les conséquences d'une guerre? N'est-il pas vrai que la masse du peuple en est la victime? N'est-il pas vrai que l'histoire nous prouve qu'une guerre n'est autre chose, très souvent, qu'un vol manifeste au bénéfice de quelques-uns et au détriment de la masse? Cela ne nous est-il pas prouvé tous les jours par nos hommes les plus éminents?

Que ne fait-on pas de nos jours, pour concilier le capital et le travail ou pour amener l'entente et la paix dans ces grèves immenses et terribles dans leur conséquence, qui ne sont, après tout, qu'une lutte acharnée, qu'un conflit d'intérêts particulieurs ou généraux. C'est une véritable guerre sous une autre forme et non la moins désastreuse.

Ce problème de la lutte du travail et du capital devrait occuper une plus large place dans l'esprit des gouvernants de tous les pays et, certes, ce n'est pas en armant le peuple pour le combat, ni en construisant des bâtiments de guerre que nous arriverons à le policer et à lui inculquer des

idées de paix, de concorde et de bonne entente.

Le travail organisé dans notre pays ainsi que chez nos voisins, et je pourrais dire de partout, donne une preuve de son amour de la paix en soumettant leurs différends à un tribunal de conciliation et même d'arbitrage, il donne ainsi au monde entier l'exemple le plus frappant que c'est dans la démocratie que l'on trouve ces beaux sentiments de paix.

Si nous entrons dans cette politique du militarisme, ne soyons pas surpris de l'agitation qu'il y aura chez le peuple dans un avenir prochain, et il serait imprudent pour le Gouvernement de rester sourd aux clameurs populaires qui se feront entendre.

Le jour viendra où il nous faudra faire face aux dépenses énormes que nécessitera le militarisme, imposer des taxes sur le revenu. Alors les grands magnats de la finance et de l'industrie, les grands possesseurs de la richesse nationale seront forcés de contribuer leur large part.

Ce sera le jour des récriminations et des vives protestations. Nous savons ce qui s'est passé récemment en Angleterre et je le rappelle comme preuve de mon affirmation.

Que vit-on dans la mère patrie lorsque le gouvernement, dans un élan de justice, demanda une contribution juste et équitable à ceux qui, des quatre coins de l'empire, avaient crié: "Aux armes"? Des clameurs d'indignation de la part de ceux qui, en justice, doivent payer leur large part de l'entretien de ces engins de guerre et de destruction, se feront entendre, mais on doit au moins reconnaître au peuple qui compose presque en entier l'armée, le droit de dire à ceux qui sont riches et qui ne sont pas soldats: "Contribuez de vos deniers à la défense de la patrie."

Ce qui vient d'arriver en Angleterre et ce qui arrive dans d'autres pays arrivera aussi sous peu pour nous, soyons-en assurés, et si jamais nous sommes obligés d'imposer une taxe sur le revenu pour faire face aux dépenses du projet actuel, vous entendrez sortir de la poitrine de ces princes de la fortune un immense cri de protestation contre l'armement; mais nous n'avons qu'à attendre encore quelque temps et l'avenir nous montrera le beau spectacle de la révolte du capital contre le militarisme.

Monsieur l'Orateur, une des raisons données durant le présent débat est que nous devons nous armer pour maintenir la paix.

Je crois que c'est un principe dangereux, car nous n'avons rien à espérer de pacifique d'un pays armé jusqu'aux dents. Les pays sont comme les individus, et nous n'avons rien à craindre de citoyens sans arme; car ceux-là raisonnent et s'entendent, tandis que ceux qui sont armés s'égorgent et se détruisent. Mais, heureusement, nous constatons tous les jours qu'il est plus difficile maintenant d'enrôler les hommes sous les armes qu'il ne l'était autrefois, et c'est peut-être pour cette raison que dans nos maisons d'éducation on cherche par tous les moyens à faire entrer dans l'esprit de notre jeunesse l'amour des armes et de la guerre.

Toutefois les législateurs ou les chefs de notre milice savent quelles difficultés on éprouve quand il s'agit de former un corps militaire, car les combats sanglants répugnent à la nature humaine en général et aux travailleurs en particulier.

Pourquoi donc inciter notre population à la guerre. Ne vaudrait-il pas mieux instruire le peuple et lui montrer les bienfaits de la paix et lui faire voir les horreurs des champs de bataille?

Ce siècle est celui de la paix, de la concorde et de la bonne entente parmi les nations civilisées. On se regarde moins d'un œil jaloux et envieux, mais on se tend la main fraternellement pour combattre ensemble les grands et difficiles combats de la vie individuelle et sociale.

Maintenant, où en arriverons-nous avec cette politique du militarisme où nous sommes à la veille d'entrer?

Serait-il raisonnable de croire que les travaux prémédités comportent le maximum des dépenses que nous aurons à exécuter? Le chiffre de 15 millions de dollars nous est donné; 25 millions, serait, je crois, un chiffre plus exact; mais passons pour le moment, cela n'a pas d'importance. Lorsque nous aurons dépensé, de même que les autres pays, jusqu'au dernier sou du trésor public, que nous restera-t-il à faire? Continuer à augmenter notre flotte, continuer à augmenter notre armée, ce qui deviendra absolument nécessaire. Et lorsque nous aurons atteint le maximum de ce que nous pourrons dépenser pour nous armer, nous serons alors prêts à combattre, et survenant une difficulté diplomatique facile à amener par un ou quelques magnats de la finance, nous serons obligés de nous servir de nos armes dans nombre de cas.

Je n'ai pas besoin de vous dire, monsieur l'Orateur, les conséquences des guerres et leurs résultats désastreux, ils sont connus.

Un point important dans la présente mesure, qui touche de près les travailleurs, est celui que nous construirons ces navires en Canada et, par ce fait, que nous donnerons une grande somme de travail à nos concitoyens. Je comprends que, de prime abord, il nous est permis d'espérer que les ouvriers canadiens puissent s'attendre d'avoir du travail dans ces chantiers immenses que nécessiteront les travaux de la construction de ces navires de guerre, mais, de fait, en auront-ils? Empêcherons-nous les ouvriers étrangers de faire concurrence aux nôtres? Non, au contraire, l'immigration

des travaillants sera poussée à son maximum, et des hommes expérimentés et même un plus grand nombre d'ouvriers ordinaires arriveront en foule, et la conséquence c'est que nous verrons un état de choses lamentable; où il faudra un homme, dix s'offriront, et, par ce fait, nous augmenterons l'armée des sans-travail au lieu de la diminuer.

Et lorsque ces travaux seront terminés, que ferons-nous de cette armée de sans-travail? Quelques-uns nous dirons qu'ils devront s'enrôler dans l'armée des agriculteurs, d'autres, dans l'industrie et d'autres dans l'armée navale.

Malheureusement, beaucoup d'entre eux seront forcés d'en agir ainsi, et je suis convaincu que cette pensée est déjà venue à l'esprit de ceux qui désirent l'armement du pays, c'est que cela empêchera l'enrôlement obligatoire, du moins pour le moment. Il nous faut aussi comprendre qu'un nombre assez considérable de ces sans-travail n'ont aucune aptitude pour le travail de la terre; après avoir travaillé dans l'industrie, ils ne seront pas en état d'aider à la culture. Mais, nous dira-t-on, nous pourrons peut-être les employer à nos constructions de chemins de fer. Hélas! il y a déjà là le nombre suffisant de travailleurs, et les grandes compagnies qui, elles, sont satisfaites sous tous les rapports, regarderont d'un œil indifférent ces pauvres sans-travail priant, se lamentant et laissés à la charité publique. Tel est le tableau navrant que nous aurions en spectacle.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je désire traiter cette question à un autre point de vue auquel on semble ne pas vouloir donner d'importance, mais qui est, cependant, d'un intérêt capital, je veux parler de la valeur productive de chaque individu dans le pays, sur laquelle nous devons baser la richesse de la nation.

On sait que les nations qui s'engagent dans la voie des armements voient les dépenses, de ce chef, s'accroître constamment. C'est fatal, car il faut de toute nécessité que chaque nation armée cherche à dépasser sa voisine. Ces dépenses ne se bornent pas à la solde et à l'entretien des soldats et des navires; les armements, le matériel, les vaisseaux, etc., coûtent beaucoup plus cher encore et emploient beaucoup plus de monde.

Il est même raisonnable de calculer que l'armée, la marine, les chantiers et les docks, les usines et les fabriques occuperont bientôt dans le pays aussi vaste que le nôtre environ 180,000 hommes; soit un quart environ de notre contingent ouvrier actuel. Il est inutile de dire qu'il n'en sera pas ainsi dès la première année; mais je parle du temps où le système sera bien établi et en plein activité.

Tout le monde sait que les pays européens ont dépassé de beaucoup ces moyennes, et que les soldats et les marins seuls se chiffrent par milliers d'hommes. Le chiffre donné ici, bien que nécessairement un peu arbitraire, est donc loin d'être exagéré, il restera probablement au-dessous de la vérité.

En calculant en chiffres ronds, et en se basant sur le recencement de 1901, un ouvrier gagne, en voyenne, par année, $387.16. Or, 180,000 ouvriers employés aux travaux du militarisme gagneront environ $70,000,000. Il faut en outre se rappeler que presque tous ces ouvriers seront une élite, et par conséquent on devra leur payer plus que cette moyenne. Si on ajoute au salaire, les frais d'entretien—toujours considérables quand cela se fait par l'Etat—on arrive sans peine à doubler ce chiffre et que même alors la moyenne sera basse.

En essayant de mesurer la perte économique qu'amènerait le militarisme, il ne faut pas, sans doute, mettre en ligne de compte le salaire normal des ouvriers de tous ces services, lequel devrait être payé dans tous les cas, mais on est en droit de calculer le surcroît, c'est-à-dire ce qu'ils coûteront à l'Etat en plus du salaire normal.

Ce surcroît sera probablement le double, si l'on tient compte des conditions qui existent sur notre continent; il ne peut pas être inférieur à une cinquantaine de millions, soit un peu moins que les deux tiers du chiffre normal des salaires dont le total, on s'en souvient, est d'un peu plus de $70,000,000 pour 180,000 ouvriers. Ce serait donc déjà $50,000,000 dépensés en travail improductif.

Ce même recensement de 1901, nous donnait comme total du produit du travail de nos ouvriers la somme de $992,719,000, soit environ $1,090 pour chaque travailleur.

Monsieur l'Orateur, je viens de vous donner les chiffres bruts de ce que coûtera au pays le militarisme quand il sera tel que l'on veut qu'il soit.

Maintenant pour être juste et ne pas profiter déloyalement du langage éloquent de ces chiffres qui, de prime abord, doivent effrayer les consciences les plus cuirassées, je dois avouer qu'il faut donner en compensation partielle les montants dont les diverses branches de l'industrie et du commerce du pays sont appelées à bénéficier par le militarisme. Je vais donner ce que peut gagner indirectement le pays par le militarisme, financièrement parlant.

D'abord, j'alloue $200 de pension pour chaque individu, car il faut bien comprendre que l'Etat doit se procurer les aliments nécessaires à la nourriture des soldats et que le commerce profitera de ces achats; il en est de même pour l'habillement pour lequel j'alloue $50 par personne, entretien, $50, chauffage et logement, $50, armement, $50, frais de transport, $50, administration, $45, dépenses imprévues, $50, ce qui fait un total de $545 par tête, soit la moitié de sa valeur productive.

Maintenant, le chiffre de 180,000 étant le nombre d'hommes employés dans le militarisme qui ne rapportent rien à la société, doit être multiplié par la somme de $545, montant dépensé par chacun de ces hommes, comme soldat, par année. Cette dépense est un gain pour le pays et lui rapporte à peu près 100 millions de dollars. En déduisant ce montant de 100 millions, de la somme de 200 millions, il nous reste une perte sèche de 100 millions par année pour le pays.

Maintenant, monsieur l'Orateur, si nous considérons la perte de talent et d'éducation qu'on enlèvera aux carrières productives, la perte pour le pays est inestimable.

Donc, je crois, monsieur l'Orateur, que si les membres de cette Chambre avaient pu sacrifier un peu de leur temps pour étudier le côté économique et social de cette question, je suis convaincu d'avance que nous aurions eu durant ce présent débat des expressions d'opinions larges et pacifiques et contre l'armement.

Monsieur l'Orateur, je dois me prononcer contre tout projet de militarisme qui viendra devant cette Chambre, car je suis convaincu que c'est le meilleur moyen d'émanciper notre génération d'un esclavage injuste, cruel et indigne de la civilisation moderne, et préconiser des idées démocratiques qui existent à l'état latent chez notre peuple.

Il a déjà été dit avec beaucoup de raison que nous n'aurions la paix qu'en autant que les idées démocratiques seront profondément inculquées dans l'esprit public, et je profite de l'occasion pour protester contre le militarisme au nom de la démocratie moderne.

Mais mon opinion personnelle est que, entre les deux propositions qui sont soumises à cette Chambre—en dehors du référendum—les ouvriers du pays verraient avec plus de mécontentement l'envoi d'une valeur de deux Dreadnought à l'empire, plutôt qu'une marine strictement et franchement canadienne.

Je dois dire aussi que les ouvriers organisés de l'Europe et de l'Amérique prennent des engagements solennels de ne jamais lutter l'un contre l'autre pour sauvegarder des intérêts privés, et c'est cette détermination qui inquiète tous les gouvernements et qui leur fait craindre que le jour soit arrivé où l'homme libre et indépendant refusera d'être le meurtrier de son frère et regardera comme un crime de se constituer le complice des fauteurs de guerre dont les motifs de susciter ces grandes querelles humaines ne se trouvent que dans la jalousie, la haine, la vengeance ou dans la nécessité de sauvegarder des intérêts privés.

L'heure n'est pas éloignée, peut-être, où le peuple, le vrai peuple accablé de trop lourds fardeaux, harassé par les peines et les misères de la vie quotidienne de plus

en plus difficile, refusera de prendre sur ses épaules le poids énorme du militarisme et s'écrira de sa grande et puissante voix: "Non serviam". Et où alors prendrons-nous les soldats? Je laisse la réponse à ceux plus spécialement chargés d'étudier et de résoudre ces problèmes sociaux.

Ce "non serviam" peut paraître révolutionnaire et sans aucun doute le travail organisé sera hautement accusé d'être un corps déloyal à Sa Majesté. Mais, à notre sens, être bon sujet, c'est de vivre en paix avec ses concitoyens, de se vouloir du bien mutuellement et de travailler à la prospérité du pays en général.

Les fidèles sujets qui sont tombés sur le champ de bataille nous ont donné un noble exemple, et leur mémoire vivra dans notre histoire. Vivants, ils ont travaillé à augmenter la richesse et le bien-être de la nation, et, voulant marcher sur leur traces, les travailleurs, dans ce but, demandent l'abolition du militarisme.

Nous le demandons aussi pour une autre cause, dont la seule mention me répugne; aussi je dirai tout simplement que le militarisme est, dans bien des cas et dans bien des endroits, une cause profonde de démoralisation et de dégradation. Je ne ferai qu'en passant allusion aux malheurs et aux hontes qui ont assombri bien des foyers là où les militaires se croyaient tout permis.

Je dirai, en terminant, que je n'ai pu m'empêcher d'éprouver un sentiment pénible en entendant quelques députés lancer l'insulte et le mépris à la race française à laquelle je suis fier d'appartenir. Aussi, je sens le besoin de protester avec toute l'énergie dont je suis capable, au nom des électeurs de ma division.

Je suis heureux de proclamer hautement que mes commettants qui appartiennent à plusieurs nationalités et croyances religieuses ont cependant assez de libéralité dans leurs idées pour comprendre que nous sommes un même peuple sous un même drapeau, ne devant avoir aucun préjugé de race ou de caste.

Mes électeurs seront donc en quelque sorte surpris et blessés dans leurs principes en constatant la manière mesquine et étroite avec laquelle cette discussion s'est faite dans cette enceinte parlementaire.

Le Canadien français, par les nombreuses et brillantes qualités qui le distinguent, est certes, digne du respect et de l'estime de ses concitoyens d'origine différente, et il est regrettable, pour ne pas dire plus, de constater que des hommes qui siègent dans cette Chambre ne perdent aucune occasion de couvrir d'opprobre le nom canadien français.

Monsieur l'Orateur, j'aime ma race avant tout et je sais que ce même amour du sol et des institutions de la patrie est profondément imprimé dans le cœur des ouvriers

que je représente, mais nous avons en même temps un grand respect pour le drapeau britannique qui nous abrite.

Ce que nous voulons, nous Canadiens français, c'est l'égalité des droits avec nos compatriotes anglais et au moins le respect sinon l'estime que mérite une race aussi belle et aussi forte que la nôtre.

Il est bien vrai que, comme ouvrier, le monde est mon pays, car le travail, nécessaire partout, trouve asile et protection sous tous les drapeaux.

Je voterai donc de tout cœur contre tout projet militaire qui viendra devant cette Chambre et avec la pleine conviction que j'accomplis un devoir que me dicte ma conscience de député ouvrier, mais étant le représentant d'une division importante dont toutes les classes de la société font partie, et ayant jusqu'ici parlé plutôt au nom de mes compatriotes qui composent la grande organisation du travail, je désire donner à ceux qui n'appartiennent pas à cette dernière, l'avantage d'exprimer leur opinion et, conséquemment, je voterai en faveur du sous-amendement.

M. JOHN BEST (Dufferin): Monsieur l'Orateur, cette question compte parmi les plus importantes dont le peuple ait eu à s'occuper. Ce que je trouve inconséquent de la part des députés ministériels, c'est que tout en répétant avec instance qu'il n'y a aucun danger qu'aucune nation déclare la guerre à l'Angleterre, ils tiennent néanmoins à ce que notre jeune pays s'impose la dépense énorme qu'implique la création d'une marine de guerre. Si je prends la parole pour combattre leur politique, c'est que celle-ci me semble marquer le premier pas vers la séparation. Tout d'abord, on va faire une dépense énorme, et puis, notre marine, une fois construite, ne sera d'aucune utilité en temps de guerre et nous n'en aurons certainement que faire en temps de paix. Je crois qu'il est impossible de formuler une opinion qui n'ait été exposée à la Chambre au moins une douzaine de fois déjà. Chacun pour ainsi dire s'accorde à reconnaître que l'Allemagne se prépare à faire la guerre à l'Angleterre, et cela m'est une autre raison de combattre le projet de loi déposé par le premier ministre. Si j'appuie l'amendement proposé par le chef de la gauche, c'est que je crois à l'imminence du danger et que nous devrions nous porter au secours de la Grande-Bretagne en temps de guerre.

La plupart des orateurs de la droite ont répété que la guerre n'est pas à craindre, mais cette opinion n'est pas celle de certains Anglais marquants. La majorité des autorités anglaises s'accordent à croire que la guerre entre l'Angleterre et l'Allemagne est prochaine, et leur opinion est partagée par un très grand nombre de Français. Devenue la plus grande puissance militaire du monde, n'ayant pas sur les mers d'intérêt proportionnel sous le rapport de son commerce, et dépourvue de colonies importantes exigeant un accroissement formidable de sa puissance navale, l'Allemagne est à se construire une marine de guerre qui—elle le dit ouvertement—devra égaler, c'est-à-dire surpasser celle de l'Angleterre, et cela quand l'Angleterre déclare depuis bien longtemps qu'elle considérera comme une menace tout ce qui pourrait tendre à lui disputer l'empire des mers. Et si la tempête vient à éclater, nous serons, bon gré mal gré, enveloppés dans le tourbillon. De l'aveu de tous les membres de la Chambre, l'Allemagne s'occupe de se doter d'une puissante marine de guerre.

Nous ne saurions continuer à faire partie de l'empire britannique et rester indifférents à ce qui se passe en Europe. Nous ne saurions non plus faire la sourde oreille à la première sonnerie de clairon et nous soustraire aux conséquences de la guerre. Qu'est-ce que l'histoire nous apprend? Le Canada fût attaqué en 1775, parce que l'Angleterre était en guerre avec ses colonies de la Nouvelle-Angleterre. En 1812, le Canada était attaqué de nouveau, parce que l'Angleterre et la France avaient blessé les Etats-Unis par le décret de Berlin, et les Américains voulurent se venger de l'Angleterre en envahissant le Canada.

Que faire alors? Allons-nous briser le lien qui nous rattache à la mère patrie, proclamer notre indépendance et prendre rang parmi les nations de peu d'importance? Cela ne nous avancera en aucune façon. Les petites nations vivent sous l'égide des grandes, elles n'existent que grâce à leur tolérance. A vrai dire, nous nous séparerions de la métropole pour nous jeter dans les bras d'une puissance étrangère! Et puis, cette dernière aurait-elle pour nous plus d'égards que n'en eût l'Angleterre? La faiblesse n'a jamais mis aucune nation à l'abri de l'attaque. La civilisation n'a pas encore obtenu un tel résultat. Dans les guerres survenues depuis un quart de siècle, la force des combattants accuse une inégalité monstrueuse. Il n'est pas au monde de coin assez reculé où l'on puisse aller vivre en paix, à l'abri de la convoitise du spoliateur.

En étudiant l'importante question de savoir s'il convient que le Canada possède une flotte, il faut se rappeler tout d'abord que notre pays est jeune, qu'il est entré dans la voie du développement et qu'il a besoin de toutes ses énergies, de toutes ses ressources, de ses fils et de son argent pour asseoir son édifice national sur des bases solides. Notre pays a besoin de chemins de fer et de canaux, de quais et de ports; il lui faut recruter des colons pour ses territoires inoccupés et construire des chemins de fer pour les ouvriers du sol; faire arpenter son territoire, en faire dresser la carte ainsi que celle de ses cours d'eau; éclairer ses côtes et ses voies navigables

pour que le commerce s'y effectue en sûreté; rapprocher entre eux les groupes épars de sa population au moyen d'un service postal plus fréquent et plus parfait; ouvrir de nouveaux débouchés à son commerce; mettre en service des navires rapides pour le transport des marchandises et du courrier sur les mers.

Il lui faut pourvoir à la gestion des affaires publiques et à l'exécution des entreprises nationales; construire et subventionner des collèges et des universités, des hôpitaux et des asiles, et prendre soin des pauvres et des infirmes; en toutes les parties de son territoire, il est tenu d'administrer la justice, de redresser les torts, de soulager les opprimés et de punir les malfaiteurs; il doit prendre soin des indigènes dont il a usurpé les biens, protéger la population contre les épidémies et les ravages des maladies contagieuses qui s'attaquent à l'homme, aux animaux et à la végétation.

En outre, le Canada a un intérêt primordial à ce que l'Angleterre demeure la reine des mers. Il est bon de rappeler avec insistance que nous n'avons qu'un seul débouché pour nos produits agricoles, qui constituent nos plus précieux articles d'exportation. Fermer ce débouché, ce serait plonger nos cultivateurs dans la misère, ce serait paralyser nos industries. On sait trop bien que c'est dans le but de nous créer des ennuis et de nous porter préjudice que les Etats-Unis ont remanié leur tarif douanier.

Nous savons que nul autre pays que la Grande-Bretagne n'est en faveur de la politique de la porte ouverte et de l'égalité commerciale sur ses marchés, sur ceux de ses possessions, aussi bien que sur les autres marchés de l'univers, et que nul autre pays n'a besoin d'une aussi grande quantité des choses que nous avons à vendre. Tous nos intérêts tendent à la conservation des marchés anglais. En 1908, nos exportations par mer ont été de $156,000,000 et nos exportations par terre (aux Etats-Unis), de $90,000,000. En faisant entièrement abstraction de tout sentiment de fidélité ou de gratitude, nous sommes obligés, dans notre lutte pour l'existence, d'obtenir pour nos produits accès aux marchés anglais. N'oublions jamais que ce que nous faisons pour venir en aide à la Grande-Bretagne, nous le faisons en premier lieu pour nous-mêmes et que si, dans mes tentatives pour faire avancer notre propre embarcation de sauvetage, nous aidons à la Grande-Bretagne à affronter la tempête, nous n'en serons pas plus mal. Il suffit de songer un instant à la situation qui règnerait si la Grande-Bretagne était vaincu et si, chose impossible, nous survivions. Où pourrions-nous vendre notre froment, nos viandes de bœuf et nos produits laitiers? Nous nous souvenons fort bien jusqu'à quel point notre commerce a été paralysé, en

autant qu'il a été influencé par le tarif McKinley, et combien les prix sont devenus insignifiants avant que nous ayons réussi à nous implanter sur le marché anglais, et ce, à cause d'un relèvement des droits sur quelques articles d'importance secondaire.

Voilà la situation en présence de laquelle se trouve aujourd'hui la population canadienne qui en reconnaît la gravité et qui est exposé à avoir d'un moment à l'autre la crise devenir aiguë. Et voici, je crois, quelle sera la clef de la situation. Le Canada ne saurait espérer qu'il pourra soutenir un combat naval contre une puissance de premier ordre qui l'attaque probablement. Il manque d'hommes et d'argent. Il ne peut pas construire des cuirassés ayant le même tonnage que ceux des Etats-Unis, du Japon ou d'une grande puissance européenne. En ce qui concerne les Etats-Unis, il ne saurait espérer les dépasser, soit en population, soit en richesse, ni l'emporter sur eux par l'habileté et l'énergie de ses habitants. Si sa puissante voisine lui engendre querelle et s'il doit s'en rapporter au sort des armes, soit que la lutte s'engage sur terre ou sur mer, le résultat ne souffre aucun doute. Si ce malheur doit arriver, nous pouvons être certains que toutes les forces de l'Angleterre agrandie seront envoyées à notre secours, et que nous ne serons pas vaincus tant qu'il y aura un canon et un homme abrités par le drapeau anglais.

Je suis d'avis, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement ne devrait pas se charger d'une aussi forte dépense sans consulter d'abord la population de quelque manière.

Le premier ministre nous apprend que la marine projetée coûtera environ $15,000,000 aux habitants de ce pays et qu'elle ne sera guère utile en cas de guerre avant cinq ans au moins. Une dépense de $3,000,000 par année pendant cinq ans représente $15,000,000 et les frais de premier établissement s'élèveront à $30,000,000. Et si le coût augmente, comme il a augmenté depuis le 12 janvier jusqu'à il y a quelques jours, lorsque le ministre de la Milice a pris la parole, et comme les dépenses du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et du pont de Québec ont augmenté, au bout de cinq ans la population devra payer de cent à deux cents millions de dollars.

Je crois que les cultivateurs du Canada consentent à venir en aide à la Grande-Bretagne en temps de guerre. Et le meilleur moyen, c'est de faire don d'une somme d'argent ou de Dreadnought. Les contribuables canadiens paient au moins les deux tiers des impôts. L'an dernier, l'Etat a dépensé à peu près $1,000,000 pour l'agriculture. Je prétends, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement devrait tâcher de creuser nos canaux et d'établir des chemins de fer afin que les produits de la ferme soient livrés aux consommateurs aussi rapidement et aussi économiquement que possible.

On m'a enseigné dans ma jeunesse que nous étions des citoyens anglais. J'ai toujours cru qu'un homme était libre lorsqu'il vivait sur une terre anglaise et respectait la loi. Jugez de ma surprise lorsqu'il y a quelques jours j'ai entendu le représentant de Pictou nous dire d'un côté à l'autre de la Chambre, en manière d'insulte, que nous, membres de la gauche, nous pensions par nous-mêmes. Monsieur l'Orateur, nous pensons par nous-mêmes et nous parlons pour nous-mêmes.

Je suis bien aise d'apprendre que j'appartiens à un parti qui ose exprimer son opinion. Si jamais j'ai été fier, c'est lorsque j'ai obtenu d'un député ministériel l'assurance que le parti auquel j'appartiens est un parti qui exerce la liberté de pensée et la liberté de parole. J'espère que jamais ne luira le jour où les membres d'un parti au Canada auront peur de parler pour eux-mêmes. Nous sommes citoyens anglais. Nous aimons le sol natal et le puissant empire dont nous formons partie, et j'espère que jamais cet empire sur lequel le soleil ne se couche pas ne sera démembré ni désuni.

M. M. J. DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville) (texte): Monsieur l'Orateur, si le débat qui se poursuit revêt un caractère de grande importance et est l'un des plus considérables dont la Chambre des communes ait eu à s'occuper, ce n'est certes pas parce qu'il s'agit d'un sujet nouveau, d'une question nouvelle, ou d'une chose inattendue ou imprévue, puisqu'il ne s'agit que de notre évolution naturelle vers l'un des buts pour lesquels a été fondée la Confédération, à savoir que le Canada, à mesure qu'il se développe, sentant sa force et ses obligations, voyant qu'il commence à compter au nombre des nations du monde, doit continuer méthodiquement à s'organiser de façon à pouvoir soutenir et affirmer sa position de nation dans l'empire britannique.

Les pères de la Confédération, dont le patriotisme ne peut être mis en doute, comprenant l'avenir magnifique réservé au Canada, sentirent qu'il ne pourrait le réaliser sans l'union gouvernementale de ses habitants, parce qu'il était impossible avec la séparation des provinces de pouvoir organiser un pays comme un pays doit être organisé, et d'assurer ensuite l'existence de cette organisation par une force suffisante pour la faire respecter; un pays sans défense est comme serait la propriété sans l'existence de nos tribunaux et de leurs officiers, et il est élémentaire qu'aucun pays ne peut parvenir à compter au nombre des autres nations du monde sans l'organisation d'une milice et d'une marine, et rien ne s'est encore produit, malgré les améliorations et découvertes modernes, qui nous permette de substituer d'autres moyens à ceux jusqu'ici employés pour atteindre ce noble but.

Que la formation d'une marine, comme la formation d'une milice, soit l'un des objets poursuivis par la confédération ne saurait être démontrée par un argument plus catégorique et plus péremptoire que les paroles que prononçait sir Georges-Etienne Cartier en 1864, parlant comme chef du parti conservateur aux Canadiens de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, sur le projet de la confédération, son but, ses avantages, et sa nécessité; voici quelques-unes des paroles qu'il leur adressait:

Une autre considération de la plus haute importance est la défense du pays. Dans l'état ou nous sommes, une province ne peut demander l'aide d'une autre en cas d'attaque, mais avec la confédération nous aurons une armée de 200,000 hommes et une marine de 60,000 hommes, et avec une telle force, l'Angleterre serait beaucoup plus disposée à nous aider en cas de besoin que si nous dépendions d'elle seule. Nous devons faire notre possible pour que ces questions soient bien comprises.

Et le même jour, 14 septembre 1864, "La Minerve," organe conservateur de Montréal publiait ceci:

Dans un gouvernement fédéral le pouvoir central peut avoir à sa disposition des armées et des flottes considérables et occuper un dégré de puissance très élevé à l'égard des pays étrangers. Il dispose de moyens capables de le faire respecter, ainsi que la nation à laquelle il commande.

Et plus loin:

On voit de suite que le système fédératif a pour objet de concilier au dehors la force d'une grande nation avec le respect et le soin qui, chez un peuple peu considérable seulement, peuvent être accordés à tous les intérêts de l'intérieur.

Et toujours dans le même ordre d'idées, Cartier disait, au camp militaire tenu à Niagara, le 17 juin 1871:

Un pays ne peut jamais penser devenir grand, s'il n'est en état de résister aux ennemis qui menaceraient son existence. On a blâmé le gouvernement impérial d'avoir retiré du Canada, avec tant de précipitation, ses troupes régulières. Mais quelque blâmable que soit cet acte aux yeux d'un grand nombre, il ne doit pas empêcher le Parlement et le peuple du Canada d'organiser et d'entretenir, suivant les moyens et les ressources de ce pays, des forces militaires suffisantes pour nous faire respecter.

Et si le chef du parti conservateur reconnaissait la nécessité d'une armée navale de 60,000 marins il y a un demi-siècle, combien plus aujourd'hui la nécessité existe-t-elle de commencer un petit noyau de marine de 3,000 ou 4,000 hommes, et quelle mauvaise grâce a-t-on, après les arguments qu'ont fait valoir les champions de la confédération pour faire accepter au peuple la nécessité d'un gouvernement central, après que

des dispositions ont été intercalées dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord concernant la marine canadienne absolument identiques à celles relatives à la milice de terre, lorsque nous avons une loi de la milice et de la défense, refondue en 1883, insérée dans les Statuts revisés de 1886, prévoyant l'établissement et le maintien d'un service naval canadien, quelle mauvaise grâce a-t-on, dis-je, de se servir d'expressions comme celles-ci par exemple: "Nouvelle orientation", "Tournant de notre histoire"?

Puis en 1902, lors de la conférence impériale, le Canada, par ses représentants, repousse la proposition faite de faire contribuer toutes les possessions autonomes de l'empire britannique au maintien de l'armée et de la marine, et les délégués canadiens énoncent leurs vues dans un document dont un extrait est conçu en ces termes:

Actuellement, les frais que fait le Canada pour la défense du pays sont restreints à l'armée de terre; le gouvernement canadien est disposé à faire des frais également en vue de l'organisation d'une marine. Sur le littoral maritime du Canada il se trouve une nombreuse population admirablement qualifiée pour former des réserves navales, et on espère que sous peu il sera possible d'établir un service qui permettra de donner à cette population l'entraînement voulu et d'utiliser ses services pour la défense du pays en cas de besoin.

En somme, les ministres répètent que, s'il leur est impossible de donner leur assentiment aux mesures proposées, ils se rendent pleinement compte de l'obligation qu'il y a pour le Dominion de faire des déboursés de plus en plus forts en vue de la défense, au fur et à mesure de l'accroissement de la population et de la richesse du pays. Leur désir est que ces déboursés soient faits de manière à libérer le contribuable de la métropole d'une partie du fardeau qu'il supporte actuellement, et ils souhaitent ardemment que leurs plans de défense soient mis à exécution avec la coopération des autorités impériales, et d'après les avis d'officiers impériaux expérimentés, dans la mesure où le permettra la pratique de l'autonomie locale, qui a été un facteur tellement puissant dans la constitution de l'unité impériale.

Cette attitude claire et définie de nos délégnés, à savoir que si le gouvernement canadien n'était pas disposé à contribuer au maintien de l'armée et de la marine de l'empire, mais était disposé à faire les frais en vue de l'organisation d'une marine, fût approuvée par toute la population de ce pays et nous savons avec quelles marques d'approbation les délégués canadiens furent reçus à leur retour au Canada. Puis, vinrent les élections de 1904 et cette politique du Gouvernement, énoncée par ses délégués en 1902, fut ratifiée par la majorité des citoyens du pays. Il ne pourrait y avoir de doute sur le sentiment canadien à cette époque comme il n'y a aucune raison de croire que ce sentiment soit changé.

Puis est venue la conférence de 1907 et là encore les mêmes idées furent exprimées, même plus fortement, et encore une fois la population du Canada manifesta d'une façon non équivoque son approbation de la conduite de ses représentants, non seulement en les fêtant à leur retour, mais aussi, comme en 1904, en renouvelant au Gouvernement sa confiance aux élections de 1908.

Que s'est-il passé depuis qui nous ferait dévier maintenant de la ligne de conduite que nous nous sommes tracée dans ces différentes circonstances?

La résolution du 29 mars 1909, adoptée unanimement par cette Chambre comme un endossement complet de l'attitude tenue par nos représentants en Angleterre en 1902 et en 1907. Voici le troisième paragraphe de cette résolution:

La Chambre approuve cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale, conformément aux recommandations de l'amirauté faites lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sécurité de l'empire et au maintien de la paix mondiale.

L'importance et l'étrangeté de ce débat, monsieur l'Orateur, résultent surtout de la position prise par la plupart des honorables députés de la gauche qui, par leur attitude, montrent jusqu'à quelles extrémités peut conduire l'esprit de parti.

C'est à n'en pas croire nos oreilles lorsque nous entendons maintenant l'honorable chef de l'opposition, qui a été l'un des rédacteurs de la résolution du 29 mars 1909, lorsque nous entendons les honorables députés de la gauche et que nous songeons à cette résolution adoptée avec le consentement absolu de ces honorables membres.

Qu'a-t-il été fait et que propose-t-on de faire de plus que cette résolution du 29 mars? Rien que l'exécution fidèle de ce qui a été décidé unanimement, mais en vertu du principe sain et moral, paraît-il, que l'opposition doit contrecarrer toute mesure venant du Gouvernement, les honorables députés de la gauche ne veulent plus se tenir comme engagés par leur action du mois de mars dernier, et c'est la seule raison, bien que mauvaise, qu'ils puissent invoquer pour justifier leur conduite actuelle d'opposition au projet soumis par le Gouvernement.

Qu'il y ait un débat important sur des questions de détail, soit; mais que l'on vienne discuter maintenant comme on le fait, le principe même de la question, me semble une position injustifiable et ridicule après l'action commune et unanime

des députés des deux côtés de la Chambre, et cette attitude revêtira difficilement vis-à-vis l'opinion publique un caractère de sincérité.

Il y a dans ce pays, des opinions diverses sur cette question de la marine—opinions dont un grand nombre sont sincères et respectables et dont d'autres sont inspirées par des sentiments moins que patriotiques et d'intérêt national. Il y a des gens dans la province de Québec qui jugent les questions qui touchent à l'empire chaque fois qu'elles se présentent, comme si la province de Québec composait à elle seule le Canada, comme si nous vivions au temps sombre de 1837, alors que la bureaucratie et l'oligarchie faisaient de leur mieux pour persécuter, humilier et exploiter les Canadiens français, et qui ne réfléchissent pas qu'aujourd'hui les circonstances sont complètement changées et que nous vivons dans la paix, la jouissance de nos droits, dans le pays de liberté par excellence, à l'ombre du drapeau anglais, protecteur de ces droits et de ces libertés, à l'ombre d'un drapeau que ceux-là mêmes qui ne voudraient pas qu'il soit fait un pas pour le défendre, ne voudraient pour aucune considération voir disparaître. Ces gens sont de ceux qui disent: "Nous sommes fidèles", comme si la fidélité ne devait se manifester que par des paroles et ceux-là ne veulent ni contribution, ni marine, ni rien.

Quelques-uns de ceux qui partagent cette opinion, ou qui plutôt semblent la partager, n'agissent ainsi que dans un but purement et simplement politique, sans autre conviction que celle qu'ils ont que la position qu'ils prennent flatte davantage le sentiment de la province de Québec; mais ceux-là se trompent heureusement sur le sentiment sain et judicieux de la masse de la population de la province de Québec, qui a donné des preuves fréquentes de son désir de vivre en paix et en harmonie avec les autres parties du pays et qu'elle sait assumer sans récriminations et sans se faire tirer l'oreille ses devoirs et ses obligations.

Quant à ceux qui, ne voulant pas de contribution directe, demandent le plébiscite, quelle est leur position?... Est-elle rationnelle, est-elle raisonnable?... Peut-il y avoir un doute pour celui qui écoute et qui regarde, qui veut entendre et voir sur le sentiment qui existait dans le pays avant la résolution du 29 mars 1909? car c'est à cette époque qu'il faut se reporter pour juger de l'irréflexion de ceux qui, étant opposés à la contribution directe, veulent l'appel au peuple, parce que la résolution du 29 mars 1909 a eu le résultat heureux de réformer l'opinion publique en rappelant aux citoyens de ce pays que le Canada est une nation jouissant de son autonomie. N'est-il pas vrai que la grande majorité de ce pays était alors favorable à la contribution directe, que la grande majorité des habitants de ce pays, obéissant aux sentiments plutôt qu'à la saine raison, auraient désiré l'offre de Dreadnought, etc... alors le plébiscite aurait signifié ni plus ni moins que la contribution directe et comme je serais prêt à admettre l'apparence de logique d'une demande de plébiscite de la part des partisans de la contribution directe, qui ne le demandent pas cependant, mais qui semblent encore si certains de l'opinion publique qu'ils veulent l'imposer immédiatement, de même je nie aux adversaires de la contribution directe le droit de se plaindre qu'on ne se soit pas rendu à leur demande ridicule si l'on songe aux résultats certains, et je suis convaincu qu'un bon nombre de ceux qui demandent le plébiscite le demandent parce qu'ils sont assurés qu'il ne peut être accordé après la résolution du 29 mars 1909.

Le plébiscite, monsieur l'Orateur, quand je songe à ses conséquences, quand je songe au déchaînement des passions populaires, à la guerre de races et de préjugés qu'il soulèverait nécessairement, me fait frémir, et je le considérerais comme un crime. Et sur cette question, je dirai ceci à l'honorable député de Jacques-Cartier. L'honorable député de Jacques-Cartier n'a pas tenu dans ce débat une conduite d'accord avec la position qu'il a prise. Il demande un plébiscite. Le respectera-t-il? Je ne le crois pas. L'honorable député a jugé à propos, au cours de son discours du 3 février 1910, de ressasser encore la question des écoles du Manitoba et la question de l'Alberta et de la Saskatchewan. Mais nous avons eu des plébiscites sur ces questions et de grands plébiscites par les élections de 1900, de 1904 et de 1908. L'honorable député respecte-t-il l'expression de l'opinion publique, se soumet-il au verdict du peuple? Quelle garantie offre-t-il qu'il la respectera, et à quel titre se pose-t-il en champion des droits du peuple et des plébiscites?

Quant à prétendre qu'au point de vue constitutionnel nous n'avons pas le droit d'agir sans consulter l'opinion publique, je crois que non seulement cette prétention est mal fondée, mais n'est pas plus sincère que la demande de plébiscite. Les représentants du peuple ont reçu le mandat d'administrer les affaires du pays pour une période de cinq années, et comme il ne s'agit pas même d'une question nouvelle, je ne dirai que ceci: nous sommes les mandataires du peuple, et le mandat que nous avons est un mandat général qui nous donne le droit de voter, d'agir suivant nos lumières et notre jugement, sauf à rendre compte de notre mandat, mais nous agissons constitutionnellement, légalement. Je

citerai en passant cet extrait d'un livre de Raymond Poincaré:

Certes, dans une démocratie libre, un gouvernement ne peut avoir d'autre autorité que celle qu'il puise dans la volonté générale, et qu'il exerce sous sa responsabilité contrôlée. Mais ce n'est pas à dire qu'il ne doive être que l'instrument passif des caprices populaires et des poussées de l'opinion. Il a comme tout mandataire et tout administrateur ses obligations, ses charges, ses devoirs de gestion active et clairvoyante. Il est tenu de rendre compte de ses actes, mais il a le droit d'agir. Il ne doit pas s'arroger vis-à-vis du pays ou des Chambres, une mission de hautaine tutelle, mais il faut cependant qu'il ait conscience de l'autorité dont il est dépositaire et qu'il ne la laisse pas s'affaiblir.

Monsieur l'Orateur, je ne ferai allusion qu'en passant aux autres exagérés qui se recrutent surtout dans les autres provinces que celle de Québec. Les extrêmes se touchent ; eux aussi se croient encore à cette époque de notre histoire où la colonie canadienne n'existait que par la tolérance de l'Angleterre, alors que le Canada n'était qu'un jouet entre les mains de la métropole dont elle pouvait se servir suivant son caprice, et pour cette catégorie, l'Angleterre est encore, vis-à-vis du Canada, le maître souverain à qui tout est dû, devant la volonté unique duquel tout doit s'incliner. Pour ceux-là, il faut tout donner, tout abandonner, car leurs opinions sont assez étroites pour qu'ils croient que rien ne nous appartienne.

D'un autre côté (et je crois que c'est l'opinion saine de la masse des citoyens de ce pays), il y a ceux qui croient que le Canada est devenu une nation dans l'empire britannique, ceux qui croient que lorsque nous ne manquons pas une occasion de proclamer notre loyauté, nos actes doivent être conformes à nos paroles. Il y a ceux qui croient que nous vivons dans le pays par excellence, sous le meilleur système possible de gouvernement, que la protection de l'Angleterre est notre sauvegarde et la garantie de notre progrès et de notre développement. Il y a ceux qui se disent que, pour le présent du moins, même au point de vue purement matériel, nous sommes directement intéressés au maintien de la suprématie anglaise sur les mers, suprématie dont la disparition signifierait pour nous la perturbation la plus complète dans notre commerce, sans compter l'incertitude de notre existence nationale.

Il y a ceux qui croient qu'il y va de notre propre dignité de nation dans l'empire à protéger nos côtes, nos cours d'eau, nos pêcheries, notre commerce, d'assurer enfin par nous-mêmes notre existence nationale. Il y a ceux qui aspirent à un avenir plus grand et qui voient dans le commencement de l'établissement ou construction d'une marine exclusivement canadienne l'agrandissement de la Puissance du Canada et le dernier pas dans le chemin de la formation d'un grand peuple.

J'appartiens à cette dernière catégorie et je voterai pour le bill présenté par le Gouvernement croyant faire mon devoir de citoyen canadien et de sujet britannique.

(Sur motion de M. Lewis, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. BLAIN: Le débat sur la marine se poursuivra-t-il demain ?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit moins cinq minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 1er mars 1910.

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

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 150), déposé par M. Reid (Restigouche), concernant la Restigouche Boom Company, pour changer son nom en celui de Restigouche Log Driving and Boom Company.

DEPOT D'UN BILL RELATIF AUX RECLAMATIONS CONTRE LES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) demande à déposer un projet de loi (n° 151) pour régler les petites réclamations qui se produisent à raison de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat.

—Les dispositions de ce bill sont, en peu de mots, de créer avec le bureau de direction des chemins de fer, un corps qui peut être poursuivi pour de petites réclamations en dommages, comme on pourrait le poursuivre s'il s'agissait d'une compagnie, et de faire qu'il ne soit pas nécessaire d'obtenir un 'fiat'' ou d'adresser une pétition avant de présenter de semblables réclamations. Il y a une disposition permettant, dans certaines circonstances, de porter la cause devant la cour d'échiquier.

M. R. L. BORDEN: Quelle est la limite du montant de la réclamation?

L'hon. M. GRAHAM: $200.

M. R. L. BORDEN: Le bill comprend-il les poursuites pour négligences et celles prévues par contrat.

L'hon. M. GRAHAM: Les dommages provenant de négligences, mais non pas ceux prévus par contrat.

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

TRAITE DES EAUX NAVIGABLES.

M. R. L. BORDEN: Avant de passer à l'ordre du jour, je voudrais demander au premier ministre s'il espère faire une déclaration avant la fin de la session relativement au traité des eaux navigables?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Tout ce que je puis dire, c'est que j'espère pouvoir le faire.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE MILITAIRE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier, tendant à la 2e lecture du bill (n° 95) relatif à la marine militaire du Canada, ainsi que sur l'amendement proposé par M. R. L. Borden et le sous-amendement de M. Monk.

M. E. N. LEWIS (Huron-ouest): Je crois, monsieur l'Orateur, que nous sommes en face d'une question qui aura dans l'avenir une plus grande importance sur la prospérité, le bien-être, la santé et la richesse de la population du Canada, qu'aucune autre question qui a été présentée à la Chambre, j'allais dire depuis la confédération, mais du moins depuis les dix dernières années. Il est bien agréable pour moi, et il doit l'être également pour chacun de nous, de constater que les deux partis politiques sont du même avis sur le grand principe que comporte le bill soumis à l'examen de la Chambre. Comme preuve de cette assertion, je puis citer les paroles de l'honorable premier ministre quand il dit qu'au cas où la suprématie de l'Angleterre sur les mers serait en danger, ce serait le devoir de tous les états britanniques de former un rempart autour de la mère patrie et de la protéger contre toute attaque; quand il a résumé ses observations, il a dit aussi que l'existence du Canada dépendait de la sécurité de l'Angleterre, ou quelques paroles en ce sens. Et, monsieur l'Orateur, ces paroles ont été ratifiées dans des termes plus énergiques, par mon propre chef, le chef de l'opposition.

Quel spectacle plus significatif pourrait-on trouver que celui qui a eu lieu quand, chez un de ces Dominions, éloigné de 3,000 milles de la mère patrie, 200 hommes descendants eux-mêmes de races diverses, Anglais, Français, Ecossais, Irlandais, Allemands, mais tous citoyens de ce dominion élus comme représentant du peuple au Parlement, se sont levés, non pas à la suite d'une entente, mais par un mouvement unanime et ont chanté en chœur l'hymne national en l'honneur de celui qui est vraiment à la fois un roi et un homme. Mais, monsieur l'Orateur, comme il a dû paraître absurde à quelques nations voisines de constater par la suite que quelques-uns des partisans violents de l'un et de l'autre partis et quelques journaux, à l'affût de nouvelles, s'efforçaient de monter les uns sur les autres pour tenter de prouver que l'hymne national était à eux, et qu'ils étaient membres du seul parti fidèle et loyal qui appartenait à la mère patrie.

Ce pays est vaincu ou il le sera, si nous continuons à agir comme nous le faisons. La population sera débordée et accablée par des coalitions et des trusts et je demande à ce propos à l'honorable ministre du Travail (M. King) d'ajouter au bill qu'il a présenté à la Chambre pendant cette session, une disposition tendant à ce qu'il n'y ait ni coalition ni trust à propos de l'hymne national, du drapeau national ou de la fidélité. Cette idée pernicieuse, avaricieuse, antipatriotique, devrait disparaître à jamais. Pourquoi ne pourrions-nous pas être d'un même avis sur cette question? A propos de fidélité, mon grand père a quitté quand il était jeune homme, en 1776, l'état du Connecticut et il est venu au Canada pour suivre le drapeau. En 1812, il faisait partie de la garde militaire formée de paysans, qui a repoussé sur le Saint-Laurent l'invasion américaine, et je ne le cède en rien à personne quand il s'agit de fidélité au drapeau. Il est probable que je suis mieux renseigné que quiconque, si j'en excepte deux honorables députés de cette Chambre, quand je dis qu'il n'y a pas de population plus fidèle que la population composée des braves paysans et des ouvriers du comté que je représente. Qui étaient plus affligés, plus tristes lors des mauvais jours de la guerre sud-africaine que les habitants du comté de Huron? Il est facile aux jeunes gens des grandes villes de se réunir, de s'enthousiasmer et de crier à bouche que veux-tu, quand il s'agit de fidélité, mais quand la population éparse des fermiers de mon comté s'est groupée et s'est enthousiasmée si patriotiquement comme elle l'a fait après la délivrance de Ladysmith et dans d'autres occasions fameuses pendant la guerre du Sud-Africain, personne ne peut demander une meilleure preuve de sa fidélité et il n'est pas besoin d'une autre action d'éclat.

En dehors des parents des soldats du 42e régiment qui a été taillé en pièces dans le Sud-Africain, je ne crois pas qu'il y ait en Angleterre une personne qui ait éprouvé plus de douleur, lors de cet événement, que la population dont je suis le représentant. J'ai été élu par les électeurs de Huron-ouest pour les représenter au Parlement. Le pays est gouverné par le plus fort des deux partis et il est impossible à chacun des membres de ces deux partis de penser semblablement. Quel-

ques-uns doivent céder aux autres. On a répété souvent dans la presse libérale que la loyale opposition était divisée. Je parle en connaissance de cause en disant qu'il n'y a pas plus de division dans les rangs de l'opposition qu'il n'y en a dans les rangs du Gouvernement. Il y a de ce côté des députés qui voteront contre leurs idées et il y en a de l'autre côté qui voteront également contre leur opinion. Il y a des libéraux qui ont été élus pour suivre la politique du parti libéral, pour faire partie du parti libéral et bien qu'ils ne soient pas tout à fait convaincus, ils voteront pour leur parti, comme nous voterons pour notre chef. Ils ne feraient pas leur devoir s'ils n'agissaient pas ainsi. Je tiens à dire que des députés des deux côtés de la Chambre, qui sont mes amis personnels, m'ont déclaré que si je me prononçais publiquement comme je l'ai fait en particulier, je ne serai pas réélu aux prochaines élections générales. Je le regretterais, mais je pense que mes électeurs estimeront que j'ai défendu leurs intérêts.

M. CONMEE: Dites-nous ce que c'est.

M. LEWIS: L'honorable député me demande un renseignement. Il y a deux mauvaises habitudes qui tendent à se répandre dans ce Parlement et qui abaissent sa dignité en empêchant la continuité des débats. L'une consiste à poser des questions qui généralement, comme boomerangs, reviennent frapper la personne qui les pose. J'ai été souvent très peiné d'entendre des questions de ce côté (la gauche), parce que j'ai constaté que celui qui les posait en éprouvait tout le désavantage, et *vice versa*. Je ne parlerai que pendant dix minutes et si quelqu'un désire des renseignements je les donnerai avec plaisir si je peux quand j'aurai fini, mais jusque-là, je ne veux pas être interrompu.

Le point important est de savoir quel est ce grand danger immédiat qui menace l'empire britannique. Il n'y a aucun doute que la suprématie et l'existence même de la mère patrie reposent sur ce tribut de $400,000,000 qu'elle prélève sur le trafic mondial, et sans lequel elle ne pourrait résister un instant. La question est de savoir par quel moyen, comme nous le voulons tous, nous pouvons porter secours à l'Angleterre, si elle est en danger.

En me basant sur les ouvrages que j'ai lus et sur d'autres documents dont je donnerai communication à la Chambre, je ne crois qu'il y ait danger immédiat du côté de l'Allemagne.

Lord Beresford et lord Roberts sont venus au Canada et prétendent que ce danger existe. Ils ont acquis le droit de donner leur avis, mais ce sont des guerriers et ils parlent de guerre. Un grand constructeur de canaux qui viendrait ici nous parlerait de canaux; un grand médecin nous parlerait de la tuberculose et autres maladies, et notre rôle consiste à bien étudier toutes ces opinions et d'en tirer le plus d'avantages possible pour le pays.

Pour ma part, je crois que le but de l'Allemagne est de se préparer à empêcher l'intervention des Etats-Unis dans l'Amérique du Sud. Pour parler ainsi, je ne m'appuie pas sur ma propre opinion, mais sur celle du capitaine Mahon, la plus grande autorité navale du jour, qui a déclaré qu'il est assez probable que la flotte allemande sera employée à établir un nouvel ordre de choses au Brésil, où à prévenir le monopole des Etats-Unis sur le canal de Panama. Je puis citer encore l'opinion du "Citizen" d'Ottawa qui déclarait que les Allemands cherchaient à acquérir un vaste territoire dans la république Argentine; de plus, le professeur Schmaller, un Allemand, a avoué qu'il attendait le jour où il y aurait une autre Allemagne de 30,000,000 d'âmes dans le sud du Brésil.

A ce propos, je ferai observer que l'immigration qui se dirige vers le Brésil et l'Amérique du Sud, est bien différente de celle qui débarque sur les rives de l'Amérique septentrionale. L'Allemand qui vient au Canada ou aux Etats-Unis s'assimile rapidement, et devient un partisan des institutions de ces pays, mais celui qui va dans l'Amérique du Sud reste Allemand avant, après et toujours.

Cependant, bien que des spécialistes affirment ne pas croire au péril allemand, la prudence exige que l'on soit préparé à la guerre. Comme le faisait remarquer dernièrement le "Telegram" de Toronto, l'union de toutes les nations britanniques pendant la guerre de l'Afrique du sud à sauvé l'Angleterre des terribles conséquences d'une intervention étrangère, et la puissance de la flotte anglaise pendant la guerre hispano-américaine, a empêcher l'intervention de l'Allemagne.

Il est aussi vrai aujourd'hui que jamais qu'en temps de paix il faut se préparer à la guerre. et il ne faut pas oublier que l'existence même de l'Angleterre dépend de sa flotte. La question qui se pose est celle-ci: Comment, nous Canadiens, pouvons-nous faire notre devoir envers la mère patrie? Je maintiens que ce n'est pas en créant une marine de guerre. Le Canada n'est pas mûr pour le militarisme, et je souhaite que le militarisme ne s'implante jamais sur cette terre paisible.

Au risque de mettre fin à ma carrière d'homme public je n'hésite pas à déclarer que je suis, absolument et sans réserve, opposé au militarisme régulier au Canada, tant à l'égard de l'armée de terre qu'à l'égard de la marine. Il va sans dire que cette opposition ne s'étend pas à notre système de milice, mais je verrais avec horreur installer ici ce militarisme qui est la plaie des nations européennes et qui ne peut qu'engendrer la bureaucratie, la misère et le socialisme. Nous avons des preuves sous

les yeux que notre jeunesse ne veut pas s'enrôler volontairement dans l'armée ni la marine, et heureusement que, grâce à notre Constitution, personne ne peut l'y forcer. Je pourrais citer comme exemple le régiment régulier d'Halifax dont les cadres sont à peine aux trois quarts remplis, et on me dit que 90 sur 100 des soldats sont des retraités de l'armée anglaise.

Dans un pays jeune et prospère comme le Canada, il est impossible d'amener les jeunes gens à renoncer à leur avenir pour aller s'enfermer dans les casernes. Pour ma part, je ne veux pas que la moitié de la population de ce pays peine et travaille, comme dans la vieille Europe, soit courbée sous la glèbe, pour faire vivre l'autre moitié dans l'oisiveté, dans l'attente d'une guerre qui ne viendra peut-être jamais.

On me demandera peut-être comment j'entends venir en aide à la mère patrie. Dans un ouvrage intitulé "L'A B C de la marine anglaise", préparé par l'amiral Henderson et M. Russell, il est dit que ce qui manque surtout à la marine anglaise, se sont les hommes. Lord Beresford a déclaré dans la Chambre des communes que les équipages des quatre cinquièmes des navires anglais sont insuffisants; que la moitié des navires ne possèdent que le noyau d'un équipage; qu'un cinquième seulement de la flotte possède des équipages complets, et dans un document que je déposerai sur le bureau de la Chambre pour qu'il soit publié dans les "Débats"...

M. l'ORATEUR: L'honorable député devra donner lecture de tout ce qu'il voudra faire publier dans les Débats. C'est la règle.

M. LEWIS: Dans ce cas, je devrai prendre plus de temps que je pensais; je le regrette, mais je crois que cette citation peut avoir son importance dans le présent débat. Le "Literary Digest", cité par le "Standard" de Londres, et le "Nachrichten" d'Hambourg, parlant d'un rapport d'un expert naval allemand sur la marine anglaise dit:

Les demi-équipages des navires anglais.

L'Angleterre, à l'heure présente, à en juger par ses rapports parlementaires, est grandement alarmée par l'expansion navale de l'Allemagne. Les deux partis se renvoient le blâme, parce qu'on a ordonné de prendre la mer à des navires possédant moins que la moitié de leurs équipages. Dans les cafés-concerts, on chantait autrefois: " We have the ships, we have the men, we have the money too ". Il est aujourd'hui reconnu que l'Angleterre a l'argent et peut construire autant de navires qu'elle le désire, mais elle manque d'hommes. La situation présente peut se résumer ainsi, d'après le " Standard " de Londres:

La position critique de la flotte est rendue évidente par les détails de ses unités qui se rassemblent aujourd'hui à l'embouchure de la Tamise, pour entreprendre une croisière. Bien qu'elle soit composée de quatre escadres, consistant, en tout, de onze cuirassés et de quatorze croiseurs, on apprend avec stupeur que sur ces vingt-cinq navires, quatorze possèdent des équipages dangereusement incomplets.

Parmi ces derniers, six cuirassés n'ont que des demi-équipages; deux croiseurs ont des demi-équipages et les autres n'ont que des équipages aux deux cinquièmes complets.

Par conséquent, quatorze des vingt-cinq navires ne peuvent pas manœuvrer avec les onze autres, ne peuvent pas se battre, ne peuvent pas prendre la fuite. Il est officiellement annoncé que cette flotte de combat fera des manœuvres dans la mer du Nord où elle sera exposée aux plus sévères critiques des étrangers.

Commentant ces aveux dans un article de fond le " Standard " dit:

Voilà la flotte que M. McKenna envoie manœuvrer dans la mer du Nord, en hiver. Les misères inutiles infligées aux officiers et aux matelots, le gaspillage d'argent, se passent de commentaires. Mais il y a d'autres côtés de la question qui demandent à être étudiés. Le premier peut être exposé en peu de mots. Dans un moment où les relations internationales sont plutôt tendues, le premier lord fait prendre la mer à une flotte de 25 navires, qu'une escadre de moitié moins nombreuse pourrait couler ou détruire et l'état pitoyable de désorganisation et de faiblesse auquel la flotte anglaise a été réduite, est ainsi exposé aux yeux de l'univers.

Quant aux critiques sévères de l'étranger, que ce journal de Londres redoute, nous en trouvons un échantillon dans les remarques suivantes du " Nachrichten " d'Hambourg:

" Ce ne sont pas les navires, mais les hommes qui livrent le combat " reste encore le plus vrai des aphorismes. Cependant on voit souvent la force ou la faiblesse d'une flotte jugée d'après le nombre de ses navires croiseurs, cuirassés, torpilleurs et sous-marins. Quant au nombre de ses matelots, la flotte de réserve récemment formée possède des équipages insuffisants en nombre et insuffisamment formés, mais il est probable que cela ne leviendra évident qu'au moment de la mobilisation qui aura pour résultat son incorporation dans la flotte régulière. Mais ce qui est très apparent, c'est qu'en cas de guerre, l'Angleterre aura à souffrir de l'insuffisance des équipages de ses propres navires. (Traduit du " Literary Digest ", du 27 mars 1909).

Voici ce que disait le "Citizen", d'Ottawa:

On demande des hommes dans la marine. Des navires se détériorent par manque d'hommes. Quelques-uns n'ont que les deux cinquièmes de leurs équipages. Où trouvera-t-on des équipages pour les nouveaux navires?

Londres, 25 octobre.—Il est officiellement annoncé que les cuirassés du modèle de l'Albion, qui seront stationnés à Nore, comme une réserve pour la flotte de la Manche, ne recevront que les noyaux d'équipages—c'est-à-dire, environ les deux cinquièmes d'un équipage complet.

Les navires du modèle de l'Albion—l' " Albion ", le " Canopus ", le " Glory ", le " Goliath ", l' " Ocean ", et la " Vengeance"—bien que n'ayant pas de très grandes dimensions,

sont des navires très utiles. Ils jaugent 12,950 tonneaux, portent quatre canons de 12 pouces et douzes de 6 pouces et peuvent atteindre une vitesse de 18 nœuds, au besoin. Ils ont tous été construits depuis 1900.

Ces navires iront rejoindre un certain nombre d'autres navires qui ont déjà été mis en réserve avec des équipages incomplets. La difficulté de leur faire prendre la mer, c'est le manque de matelots.

Parmi les cuirassés retenus dans les ports de l'Angleterre, dans la 3e et la 4e divisions, il y en a huit du modèle du "Majestic"—des navires de 14,000 tonneaux, portant quatre canons de 12 pouces et douze de 6 pouces, construits en 1896 et 1898. Ces navires ont ou sont censés avoir les trois cinquièmes de leurs équipages, composés en grande partie de matelots peu formés qui ont fait leur service dans la marine, principalement à bord de navires, et sont ensuite placés dans la réserve, sans entraînement suffisant dans la manœuvre d'une flotte sur la haute mer.

Le "Prince-George" de cette classe, est laissé en chantier, pour aucune autre raison, apparemment, que pour épargner le coût de l'équipage.

Le premier lord de l'amirauté a déclaré que la supériorité de l'Angleterre sous le rapport du nombre des navires, est tellement grande—qu'il refuse absolument,—je cite ses propres paroles—de prendre les navires construits en Angleterre pour des pays étrangers:

> Il n'y a pas raison de s'alarmer. L'Angleterre est en sûreté. Le premier lord de l'amirauté dit que le nombre actuel des Dreadnought est amplement suffisant.
>
> Londres, 25 mars 1909.—Reginald McKenna, premier lord de l'amirauté, a déclaré dans la Chambre des communes qu'il refuse d'étudier la question d'acheter l'un ou l'autre des trois navires brésiliens actuellement en cours de construction dans ce pays. Il a ajouté:
>
> "S'il nous faut plus de navires, je considère qu'il vaut mieux les construire nous-mêmes, mais nous en avons suffisamment pour le moment. Quant à l'avenir, nous aurons amplement le temps d'en construire."

J'ai ici quelques autres courtes citations que j'aimerais à faire publier dans les "Débats" sans perndre le temps de les lire.

M. l'ORATEUR: Je regrette de ne pouvoir permettre cela à l'honorable député, parce que ces procédés ont créé des abus dans le passé. Les Débats doivent faire autorité quand il s'agit de savoir ce qui est dit ou lu devant la Chambre.

M. LEWIS: Dans ce cas, monsieur l'Orateur, j'espère que lorsque l'honorable premier ministre fera la revision des règlements de cette Chambre. il verra à faire décréter que des citations semblables doivent être imprimées sans qu'on les lise. Si cette règle existait, cette réforme, à mon avis, serait de nature à épargner beaucoup de temps à la Chambre. Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de faire ressortir le fait que l'Angleterre ne se trouve pas, à l'heure qu'il est, en un besoin sensible de navires de guerre. Elle construit en retour de $40,000,000 une marine pour l'Espagne. Dans ses chantiers de construction, on construit trois navires de guerre pour le Brésil, deux autres pour le Chili, deux encore pour l'Italie, sans compter les autres navires destinés aux pays étrangers. D'après une entente avec les constructeurs de ces navires, le gouvernement britannique a le droit de se servir de ces derniers chaque fois qu'il en a besoin. Nous connaissons, d'après ce que je viens de lire, le refus du premier lord de l'amirauté de se servir de ces bâtiments, parce qu'il estime que l'Angleterre n'a pas besoin de navires. Monsieur l'Orateur, tout en approuvant la politique navale des ministres—et je parle pour moi-même—relativement à la construction des cales de radoub dont nous avons besoin au Canada, je ne puis partager en aucune façon leur sentiment quand il s'agit de la création d'une marine canadienne. Ainsi que me le disait un collègue de l'Ouest, un homme qui connaît l'opinion de cette partie du pays tout aussi bien que n'importe quel député: Le Canada a besoin d'une marine tout autant qu'un individu a besoin d'un pardessus de fourrure pour se rendre aux régions qu'un certain nombre d'entre nous iront habiter un jour.

Quelques VOIX: Nommez-le.

M. LEWIS: Monsieur l'Orateur, un mot encore à propos des navires de guerre. Si nous relisons l'histoire des trois dernières guerres, c'est-à-dire la guerre de la Chine, la guerre russo-japonaise et la guerre hispano-américaine, on verra que la force navale d'une nation dépend de ses navires de guerre. Dans l'A. B. C. de la marine britannique par l'amiral Henderson et M. Russell, on établit en principe que la bataille suprême sera décidée par les navires de guerre seuls. Donc, monsieur l'Orateur, s'il nous faut des navires il semble que ce que nous avons de mieux à faire, c'est de nous en procurer. Je cite ce grand organe des familles qu'est le "Star" de Montréal:

> La mobilisation d'une grande flotte britannique de 350 navires de guerre est une magnifique leçon de choses en ce qui concerne la puissance maritime de l'empire. Cette leçon ne ressortirait pas autant si l'on venait nous dire que six flottes britanniques allaient être mobilisées l'une dans les eaux de la Grande-Bretagne, une autre en face d'Halifax, une troisième à quelque distance de Vancouver, une quatrième près de l'Australie, une cinquième près de la Nouvelle-Zélande et peut-être une sixième près de la Montagne de la Table. Dans ce cas, cette division de la flotte dont le champ d'action se trouverait étendu, serait la conclusion logique de cette proposition tendant à établir des marines de guerre coloniales.

Le "Free Press", d'Ottawa, numéro du 24 mars 1909, dans un article de rédaction in-

titulé: "Has Canada gone batty also" disait:

Nous croyons que le grand courant de l'opinion publique au Canada se prononce contre l'idée que notre pays soit englobé dans le tourbillon du militarisme européen.

Le "Huron Expositor", de Seaforth, dans son numéro du 15 octobre 1909, publiait ce qui suit:

On annonce officiellement que les autorités impériales de l'Allemagne demanderont l'émission d'un emprunt de $25,000,000, ce montant énorme étant nécessaire pour couvrir les déficits. C'est là un des premiers fruits du militarisme intense. La population générale est saignée jusqu'à la mort pour maintenir une marine et une armée à seule fin de satisfaire la vanité des éléments au pouvoir et de fournir des situations aux fils des aristocrates partout où l'on peut leur assurer le moyen de vivre aux dépens des contribuables.

Monsieur l'Orateur, comment pouvons-nous venir au secours de la mère patrie? Il existe un moyen pour atteindre cette fin et si les experts anglais le connaissaient, ils s'en empareraient immédiatement pour en faire leur projet. Au Canada nous comptons 84,323 pêcheurs, les meilleurs hommes qu'on puisse trouver au point de vue de la navigation dans toutes les Provinces maritimes et sur les Grands lacs, les descendants de ceux qui pilotèrent des goélettes de guerre de l'Angleterre et celles de la France; nous comptons en outre, 11,490 navigateurs sur nos Grands lacs. Je regrette qu'il ne se trouve pas un plus grand nombre de marins canadiens sur l'océan, parce que nous n'avons à peine qu'un seul bâtiment de mer battant pavillon canadien. Ces gens-là sont occupés à leur travail durant six mois de l'année. S'il nous arrivait des vaisseaux du type du "Charybdis" et si on leur demandait de s'engager pour faire partie de l'équipage, nul d'entre eux ne consentirait à abandonner ses espérances et le salaire élevé qu'il retire.

Mais après leur retour, le premier de décembre, et après qu'ils auraient joui de leurs vacances durant un mois chez eux, il serait facile au Gouvernement, le second jour de janvier de chaque année, d'obtenir les services de 50,000 de ces pêcheurs—et je me porte garant que, pour ma part, je pourrais engager 5,000 pêcheurs qui demeurent sur les rives du lac où je suis établi sans compter 200 autres pêcheurs de ma propre ville—marins, chauffeurs et ingénieurs—qui consentiraient à se rendre jusqu'à Halifax et Vancouver pour s'exercer, durant trois mois, à la manœuvre des canons de gros calibre. Je conseilerais au Gouvernement de ne pas acheter des vaisseaux de guerre trop dispendieux qui deviendraient des ruines avant quelques années, mais de conclure avec la mère patrie une convention d'après laquelle la Grande-Bretagne nous enverrait une douzaine ou plus de navires de guerre où pourraient s'entraîner nos jeunes gens. J'affirme qu'après trois ans de cet entraînement, 40,000 jeunes Canadiens pourraient rendre autant de services que n'en ont rendu les quelques milliers de Canadiens, d'Australiens et de Néo-Zélandais au cours de la guerre du Sud-Africain où ils ont montré leur fidélité au souverain. Monsieur l'Orateur, la population du comté que j'ai l'honneur de représenter s'est empressée de répondre à l'invite du bureau de recrutement dans son désire de prendre part à cette guerre. Nous aurions pu envoyer 10,000 soldats de l'ouest de l'Ontario, si la mère patrie s'était trouvé en péril, sans parler des deux ou des trois cents soldats que nous avions envoyés. Je cite les paroles du duc de Clan William, paroles que je trouve dans une entrevue publiée, au mois de juillet dernier, par le "News", de Toronto:

Le Canada rendrait un grand service à l'empire s'il créait une réserve de marine dont les services seraient inappréciables si la guerre éclatait.

Qu'on offre à l'amirauté 40,000 marins dressés à la manœuvre des grosses pièces et elle les acceptera avec empressement.

Je le dis en pleine connaissance de cause, d'après mes propres recherches et d'après les études poursuivies par les honorables membres de cette Chambre qui ont discuté avec moi cette question, je dis croire sincèrement qu'il se trouve sur cinq citoyens de l'Ontario, quatre qui n'ont aucune confiance dans une marine pour le Canada. Ce sentiment est partagé par un grand nombre des habitants des autres provinces. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il y a encore un plus grand nombre de personnes qui ne veulent pas encore entendre parler d'une contribution à la mère patrie.

Certaines gens perdent tout empire sur eux-mêmes quand il s'agit de discuter l'impérialisme. Cependant, monsieur l'Orateur, il est des sentiments d'amour et d'affection qui nous unissent à la mère patrie, sentiments qui, bien qu'aussi tenus que les fils de soie, sont plus forts que l'acier. Mais si l'on veut mettre les menottes de fer aux mains du citoyen canadien libre pour le placer dans une cage de fer, ces entraves seront brisées comme si elles n'étaient que du fil tendu. On ne demande pas à un Canadien de faire parade de son loyalisme. Nous sommes toujours prêts quand l'heure a sonné. Il est une définition de sincérité qui s'applique au cas du Canadien—faire ce qui est juste en temps voulu sans être commandé. Mais, monsieur l'Orateur, lorsqu'on nous demande d'acquitter ces obligations d'amour et d'amitié avec de l'argent ou avec un secours payé par nous, nous commettons une erreur. Il n'est rien de préférable au service personnel dans des questions de ce genre.

A propos du plan de faire monter les vaisseaux anglais par des équipages canadiens, je cite le cas d'un rédacteur actuel du "Globe", de Toronto, M. Ewan, que ce journal envoya, en 1899, à l'île de Terre-Neuve pour faire le tour de cette dernière avec la flotte britannique qui tentait cette épreuve dans le but de s'assurer ce qu'étaient les marins de Terre-Neuve.

Ces vaisseaux firent escale à tous les ports pour y consulter les pêcheurs et marins et pour discuter avec eux. D'abord ces marins n'entendirent pas être questionnés. Finalement plusieurs d'entre eux, environ 2,000 ou 3,000, s'engagèrent à faire la navigation jusqu'aux Indes occidentales et retour. C'est ce qu'ils firent; l'amiral anglais exprima la plus grande satisfaction des services rendus par ces marins dont les aptitudes se faisaient jour dans la manœuvre des canons de fort calibre. Quel fut le résultat? L'amirauté britannique envoya le "Charybdis" pour essayer d'obtenir les services de ces marins pour toute l'année, mais elle constata que cela était absolument impossible. Nous ne sommes pas prêts au service régulier au Canada. Il n'est pas question de navires—et je connais probablement mieux qu'un grand nombre d'autres membres de cette Chambre, grâce à mon entraînement lorsque j'étais jeune homme, sur les navires, bien que je n'aie jamais fait partie d'un équipage de navire de guerre—ce n'est pas une question de navires, ou du nombre des membres de l'équipage, mais la question porte sur les aptitudes de ceux qui composent ces équipages. C'est la canonnier qui fait tout le travail efficace. Les navires commandés par Drake n'auraient pas tonné d'une façon si éclatante s'ils avaient été montés par d'autres équipages que ceux qui les conduisaient. Pourquoi les deux partis ne s'entendraient-ils pas sur cette grande question pour faire ce qui est préférable dans les circonstances? Tous deux demandent au Canada qui connaît tout ce qui se rapporte à la construction de voies ferrées de construire des navires de guerre. Nous ne connaissons rien en cette dernière matière, mais nous savons pouvoir compter sur les hommes les mieux qualifiés qu'on puisse trouver pour monter ces navires. Tous, Français et Anglais, ont quelque chose de commun sous ce rapport.

Je sais, d'après un haut personnage dans cette Chambre, que quand les marins et les pêcheurs gallois dont je suis un descendant, et que les marins français de Saint-Malo et d'autres ports de la Normandie et de la Bretagne—Saint-Malo, célèbre comme patrie de Jacques-Cartier—se rencontrent dans la Manche au cours de leurs excursions de pêche, ils s'entretiennent les uns les autres dans la même langue maternelle, quoique séparés depuis des siècles. Cela démontre d'une façon concluante que nous avons tous une même origine et qu'il ne saurait exister sur ce point de divergences d'opinion entre nous quand il s'agit de fidélité. Nous devrions tous être unis ensemble dans ce sentiment.

Je le répète: je suis absolument opposé à cette dépense de $25,000,000 pour une marine canadienne, ou de $25,000,000 pour l'achat de deux Dreadnought. Il y a un million de personnes qui paient l'impôt au Canada; cela représente une taxe de $25 sur tout adulte qui fait partie de cette population. Personne de ces gens-là ne consentira à défendre ce principe. Il ne s'agit pas d'en appeler au peuple. On trouve au Canada assez d'électeurs pour voter en faveur des hommes, mais non pas pour les mesures proposées, mais si on avait recours à un plébiscite, la politique du Gouvernement et celle de l'opposition seraient répudiées par une majorité écrasante.

Sa Majesté le roi Edouard, notre souverain a, par sa sagesse, par sa politique, par son tact, mérité le titre d'Edouard le Pacificateur; n'empêche, cependant, que ces navires de guerre se construisent avec une rapidité inlassable, et que chacun de ces nouveaux navires soit mieux armé que ses devanciers en tout ce qui peut rendre plus efficace le service d'une machine de guerre. Cette suprématie sur l'océan que l'Angleterre a enlevée à l'Espagne, il y a trois cents ans, s'est perpétuée jusqu'à ce jour; elle a toujours été la plus grande sauvegarde de la paix de l'univers. Je voudrais voir le jour où le peuple anglais et le peuple celte se réuniront pour ne former qu'un tout harmonieux—Gallois et Gaulois tout ensemble—pour la paix de l'univers.

M. M. Y. McLEAN (Huron-sud): En des circonstances ordinaires, je m'excuserais presque d'intervenir dans un débat qui a duré déjà si longtemps. Depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège à la Chambre, je me suis appliqué à remplir de mon mieux mon devoir de député, sans cependant accaparer une trop grande partie du temps de la Chambre et sans faire d'interminables discours; et bien que je ne veuille offenser personne, je me permettrai de faire observer que si certains collègues suivaient mon exemple à cet égard le besoin de modifier les règlements de la Chambre ne se ferait pas aussi impérieusement sentir.

Toutefois, je considère que je manquerais à mon devoir envers mes commettants et envers moi-même, si je me bornais à voter sans prendre la parole sur la question qui nous occupe. Cette question est peut-être la plus importante dont le Parlement ait été saisi depuis l'établissement de la Confédération; elle comporte une innovation, l'inauguration d'un nouveau régime devenu nécessaire par suite de l'accroissement de la prospérité et de l'influence du Canada et du resserrement du lien qui l'attache à l'empire.

Ne trouvant guère à redire à bon nombre des observations de l'honorable préopinant (M. Lewis) qui siège à mes côtés, je ne me propose pas de lui répliquer sur aucun point en particulier; il est cependant certains sujets qu'il a traités que j'aborderai peut-être moi-même au cours de mes observations. Je dois dire tout d'abord que je n'entends pas traiter la question au point de vue technique, scientifique ou même constitutionnel. Sous le rapport technique, elle m'est très peu familière; c'est pourquoi je m'efforcerai de la traiter en me plaçant au point de vue de la clarté, de la pratique et du bons sens.

Eu égard à la très grande importance du sujet, je crois nécessaire que les citoyens de chaque circonscription électorale soient mis au fait de toutes les circonstances; or, c'est dans la discussion devant le Parlement que réside le seul moyen de les renseigner à cet égard. C'est pourquoi je considère que le temps consacré à l'examen de cette question n'est pas du temps perdu. Je le répète, je veux me placer au point de vue de la clarté, de la pratique et du bons sens, car, dégagée de toute superfluité, la question à l'étude peut se résumer à une proposition très claire, très pratique et fort aisée à comprendre.

Tout d'abord, la gauche propose que l'on fasse don à la Grande-Bretagne d'une forte somme d'argent pour lui permettre d'améliorer et d'accroître sa marine de guerre, l'Angleterre devant continuer de se charger de la protection du Canada sur les mers, et l'argent ainsi donné devant être dépensé en Angleterre au profit des constructeurs et des ouvriers anglais. D'autre part, le Gouvernement propose qu'une somme moindre soit consacrée à la création ou à l'établissement d'un noyau de marine canadienne qui dispense l'Angleterre de l'obligation de veiller à notre protection sur les mers, cette somme devant être dépensée en notre pays, au profit des constructeurs et des ouvriers canadiens, et favoriser le relèvement au Canada de l'industrie de la construction navale qui donnera de l'emploi à des milliers de nos ouvriers et agrandira d'autant le débouché de nos produits agricoles et industriels.

Il n'est pas hors de propos de dire que nous ne faisons que commencer à aimer avec dévouement notre mère patrie. Certes, l'amour filial est une des plus nobles caractéristiques de la nature humaine; mais, séparé de la protection de soi-même, cet amour compte pour assez peu de chose. L'enfant que la mère chérit toujours le plus est celui qui sait tirer le meilleur parti des circonstances et des dons dont la nature l'a doué, qui se montre résolu à se faire un avenir, à pourvoir lui-même à ses propres besoins. Je prétends que le Canada prendra le meilleur moyen de se gagner l'estime et la confiance de la population de la Grande-Bretagne et de tous les autres pays s'il sait se montrer empressé à tirer parti de sa situation privilégiée, des grands avantages que la nature a mis à sa disposition, s'il se montre résolu à se suffire à lui-même et à prendre soin comme il convient de son propre intérêt.

J'ai constaté avec chagrin que les discours de la plupart des membres de la gauche accusent—volontairement ou non—une certaine tendance au dénigrement du Canada et des Canadiens. (Protestations.)

Certainement; on a maintes fois répété ici même que les Canadiens ne sont pas capables de se construire des navires; on nous a cité l'Australie comme exemple, parce qu'elle donne de l'argent à l'Angleterre et la charge de construire ses navires de guerre. La plupart des discours des orateurs de la gauche ne sont qu'autant d'attentats à l'estime et à la considération que l'on doit au très honorable chef de la Chambre (sir Wilfrid Laurier). On a tenté je ne sais combien de fois de le faire passer pour traître à son pays, pour indigne de la confiance que le peuple a mise en lui, et ainsi de suite; enfin, on est allé jusqu'à dire qu'il veut inaugurer un régime qui marque le premier pas vers le démembrement de l'empire. L'autre soir, l'honorable député de Vancouver (M. Cowan) prononçait un discours interminable de deux heures, dont les deux tiers au moins étaient dans cette note-là. Nous serons oubliés depuis longtemps, l'honorable député (M. Cowan) et moi, que la population du Canada vénérera et chérira encore le nom et la mémoire de sir Wilfrid Laurier.

C'est aussi dans un beau langage imagé qu'on nous a fait voir l'Angleterre en guerre avec l'Allemagne; ses flottes immenses étaient réunies en pleine mer; prévenue, l'Australie s'était empressée d'envoyer ses navires de guerre; la petite colonie de la Nouvelle-Zélande en avait fait autant; quant au Canada, sa marine de "vaisseaux de fer-blanc" était au dernier rang. Embrassant du regard les flottes réunies et prêts à engager le combat, le grand amiral anglais considérait avec plaisir et orgueil les navres de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, il se refrognait à la vue de la marine canadienne et lui ordonnait de retourner chez elle aussi vite que possible; et notre pauvre pays ne participait aucunement au combat sans effusion de sang qu'on nous représentait ainsi. Il me semble que l'auteur de ce tableau aurait dû se faire romancier au lieu de s'occuper de politique.

Je le demande, quelle est la grande entreprise nationale que le Canada n'a pas menée à bonne fin? Dans presque toutes les carrières et dans toutes les parties de

l'univers, les Canadiens ne se sont-ils pas signalés par le talent, la droiture, l'intégrité et tout ce qui caractérise l'homme de bien, l'homme juste et honnête? Chaque fois qu'ils ont dû faire concurrence à l'étranger, n'ont-ils pas presque invariablement remporté l'avantage? Mon titre de Canadien est celui dont je m'enorgueillis le plus. Je suis fier du Canada et des Canadiens, et, je l'affirme sans aucune hésitation, si notre pays entreprend de construire une marine de guerre, ce sera une marine qui lui fera honneur dans les eaux étrangères aussi bien que dans les siennes. Si nous devions nous trouver un jour engagés dans une guerre, soit au Canada soit à l'étranger, je suis convaincu que les Canadiens sauraient encore faire montre de leur bravoure et de la valeur qui les a toujours caractérisés et leur a valu un si juste renom par tout l'univers.

Cela étant, je dis qu'il n'est ni juste ni digne de la part des membres de la gauche de masquer leurs insinuations à l'endroit du Canada sous de bruyantes protestations de fidélité à la mère patrie. Je considère, en outre, qu'il est du devoir de tout bon Canadien de prêcher par la parole et, autant par l'exemple la doctrine de la paix et non pas celle de la guerre; car l'avenir de ce vaste pays que nous nous appliquons à développer dépend de la prospérité de l'agriculture et des industries, et non pas des succès que le Canada pourrait remporter dans les combats sur terre ou sur mer.

Je remarque que la plupart des membres de la gauche sont mécontents du projet de loi qui nous occupe, parce qu'ils en jugent la portée insuffisante. J'éprouve moi-même une certaine déception, mais elle est agréable; je craignais, en effet, que le Gouvernement n'invitât la Chambre à approuver quelque projet compliqué tendant à imposer immédiatement au pays la dépense de plusieurs millions que, suivant moi, on aurait pu faire servir plus utilement à la mise en valeur de nos richesses latentes. C'est donc un bonheur que le Canada ait confié ses destinées à un gouvernement, et plus particulièrement à un premier ministre ayant assez de volonté et d'énergie pour résister à la vague de jingoïsme qui semble envahir momentanément le pays, et pour refuser de prendre une détermination peu sage, susceptible de causer de longs et amers regrets à la population.

Nul plus que moi n'a la guerre en horreur, et je considère qu'il n'est guère à l'honneur de la civilisation chrétienne qu'au vingtième siècle, les nations civilisées de l'univers ne soient pas encore assez éclairées pour régler leurs différends autrement qu'à l'aide d'armements ruineux et que par l'effusion du sang. Il faut cependant prendre les choses telles qu'elles se trouvent; or, les nations n'ont pas encore atteint à cet état idéal où elles pourraient effectuer un règlement sensé de leurs différends, vider leurs querelles de manière à faire honneur au bon renom et aux lumières de notre siècle.

Tant qu'il en sera ainsi, force sera de prendre les choses comme elles se trouvent. Or, il me semble que l'heure est venue où le Canada doit prendre à cet égard des mesures suffisantes. C'est une dure nécessité à laquelle, tôt ou tard, se trouvent assujéties la plupart des nations et même, dans une moindre mesure, les municipalités. Ainsi, il suffit d'un seul agent de police pour maintenir la paix et l'ordre dans un village ou une petite ville; mais quand une ville prend de l'importance et que sa population devient très nombreuse, c'est une véritable armée d'agents de police qu'il lui faut.

Il en est de même du Canada. Celui-ci, si on me permet cette expression, d'un village est devenu une grande ville, prospère et influente, et conséquemment il y a lieu de prendre des mesures de la nature de celles qui sont proposées a présent.

Je n'aurais pas été déçu, peut-être aurais-je été content, si le Gouvernement avait cru bon d'adopter un projet moins vaste. Mais la différence entre les deux n'est pas suffisante pour justifier une divergence d'opinions, car les deux projets sont presque identiques en principe. Cependant, je suis en faveur des présentes mesures; nous devons commencer modestement, ainsi que le Gouvernement le propose, et renforcer notre marine au fur et à mesure que le pays croîtra en force, en puissance, en richesse et en influence. Je crois aussi que ce que nous ferons devra être fait sous la direction du Canada et demeurer sous sa dépendance absolue. Et nous devons veiller attentivement à ce que le pays ne soit pas mêlé aux troubles et aux embarras de l'ancien monde. Je veux dire que nous devons faire en sorte que, même si la Grande-Bretagne entreprenait une guerre que nous n'approuverions pas, dont nous n'admettrions pas la justice et la légitimité, le Canada puisse se tenir à l'écart, comme il l'a fait dans d'autres circonstances, et demeurer spectateur impassible. D'une autre côté, si la Grande-Bretagne recourait aux armes pour se défendre, pour soutenir une cause humanitaire ou pour des fins qui éveilleraient nos sympathies et nos sentiments de justice, nous devrons nous unir à elle et lui venir en aide, fallût-il sacrifier nos dernières ressources et nos dernières troupes.

Je suis aussi d'avis que, quoi que nous fassions, nous devrons le faire pour le plus grand bien du Canada, et non dans l'intention de solder une prétendue dette envers la mère patrie. Dans les discours de plusieurs députés de la gauche et principalement dans celui du représentant de Toronto-nord prédominait l'idée que le Canada est en quelque sorte réellement et morale-

ment endetté, et même immensement endetté envers la Grande-Bretagne et que le don en question est destiné à éteindre cette dette imaginaire.

Je n'ai pas l'habitude de proclamer mon loyalisme du haut des toits, mais je ne le cède à personne pour ma fidélité à la Grande-Bretagne, berceau et asile de mes aïeux. Cependant je suis Canadien, je porte d'abord et toujours allégeance au Canada, et je crois qu'à l'heure qu'il est il n'y a pas d'inconvénient à parler franchement. Je déclare que la thèse de nos adversaires qui soutiennent que nous sommes grandement endettés envers la Grande-Bretagne est fausse et dénuée de fondement.

A titre de Canadien, je dois dire qu'en réalité nous ne devons rien à l'Angleterre et que, sous aucun rapport, le Canada ne lui doit rien, sauf le bon vouloir et une affection filiale. Si je désirais le prouver, il me suffirait de répéter quelques paroles tombées des lèvres du représentant de Jacques-Cartier pendant la péroraison du discours qu'il a prononcé dans cette enceinte. Si je ne me trompe pas, celui-ci est le chef du parti conservateur de la grande province de Québec; je sais qu'il est l'un des lieutenants du leader de l'opposition. Puis qu'il est à sa tête, l'opposition est responsable de ses déclarations tant qu'elle ne lui enlève pas le commandement, je n'ai pas entendu dire qu'elle ait entrepris de nier son autorité et je crois qu'elle ne l'ose pas; par conséquent, elle est responsable des propos qu'il tient dans cette enceinte et ailleurs en sa qualité de chef politique.

Monsieur l'Orateur, je voudrais faire descendre les députés de la gauche des sphères de la spéculation où quelques-uns d'entre eux aiment tant à séjourner au domaine de la réalité. Si je réussis, ils s'apercevront que le Canada n'a jamais reçu un seul dollar de la Grande-Bretagne sans lui en remettre l'équivalent. On dira peut-être, on l'a déjà dit ici même, que la Grande-Bretagne est le meilleur débouché de notre surproduction. Cela est parfaitement vrai, mais il est également vrai que les services sont mutuels, car elle a autant besoin de son marché. Et elle ne nous a jamais donné pour nos produits, nos pommes, notre fromage, notre beurre, nos bœufs, notre bacon, nos céréales, un farthing de plus que le prix qu'elle aurait payé pour se les procurer ailleurs, ou parce qu'ils étaient de provenance canadienne. Au contraire, pendant des années elle a persisté à interdire l'entrée de notre bétail sur ses marchés. Notez bien que je ne l'en blâme pas. Si elle considère que cette conduite est favorable à sa population, elle a parfaitement le droit de la tenir et nous n'avons pas lieu de nous plaindre. Mais voici ce que je veux faire ressortir: la Grande-Bretagne suit la ligne de conduite qu'elle croit avantageuse pour sa population, sans tenir compte de ce qui peut en résulter pour le Canada, c'est pourquoi je déclare qu'à cet égard, comme sous tous les autres rapports, nous devons imiter son exemple.

Dans ces murs et dans toute la presse canadienne, on a toujours dit que la plupart des grandes entreprises nationales sont exécutées grâce aux capitaux anglais. Cela est parfaitement vrai, mais il est également vrai que nous n'avons jamais emprunté un sou de la Grande-Bretagne sans lui payer l'intérêt au cours le plus élevé et sans lui donner les meilleures garanties. Il est vrai aussi qu'elle ne nous a jamais prêté un sou à de meilleures conditions que celles qu'elle attachait aux prêts faits à d'autres pays.

Cependant, ce que j'ai entendu soutenir de plus absurde dans cette enceinte, c'est que la Grande-Bretagne a protégé nos côtes contre l'invasion de l'ennemi. Je vous le demande, à quelle époque, de mémoire d'homme, nos côtes ont-elles été seulement menacées par un ennemi? Tout ce que je me rappelle, c'est ce qu'on a appelé l'incursion fénienne, qui n'a pas eu pour cause la haine du Canada, mais la haine de la Grande-Bretagne qui refusait à un groupe de citoyens l'exercice des droits et des privilèges auxquels ils avaient droit, à leur avis et au mien.

La dernière prétention de ce genre que je mentionnerai est celle qui a trait à la protection accordée à notre commerce sur la haute mer. Cela aussi n'est pas parfaitement vrai, mais il est également vrai que cette protection n'a été qu'accidentelle. La Grande-Bretagne a protégé ses approvisionnements alimentaires et elle a, à cet égard, accordé au Canada la même protection qu'aux autres pays et nations dont elle tirait ses substances alimentaires. Je ne cite pas ces exemples pour me plaindre que nous n'avons pas été traités avec justice et comme il convient par la Grande-Bretagne. Au contraire, je les invoque afin de démontrer, dans l'intérêt et pour la justification du Canada, que celui-ci a accompli tout son devoir envers la métropole, qu'il n'a pas joué le rôle d'une éponge qui absorbe tout et ne rend rien.

Qu'on me permette de consacrer quelques instants à l'amendement que le chef de l'opposition a soumis à la Chambre. Je crois qu'on peut à bon droit le séparer en trois. En premier lieu, il propose que le Canada fasse don à la mère patrie d'une somme de $22,000,000 à $25,000,000; deuxièmement, il déclare que les circonstances sont critiques à cause du danger d'une guerre entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne; troisièmement, il affirme que le Canada doit se procurer une marine, mais qu'il doit auparavant soumettre son projet au peuple.

Examinons séparément chacune de ces propositions de la gauche. La première

est que le Canada fasse don à la mère patrie d'une somme de $22,000,000 à $25,000,000, Pourquoi, au nom du bon sens, le Canada lui donnerait-il une pareille somme? Si la mère patrie avait besoin de cet argent, si elle était dans la gène, je dirais qu'il est juste et convenable que le Canada lui fasse ce don, et il serait de son devoir de le faire. Mais, la mère patrie a-t-elle besoin d'argent? Non, comme disent les plaisants, elle a de l'argent à gaspiller. Au point de vue monétaire, elle peut acheter le Canada vingt fois et plus et, puisqu'il en est ainsi, pourquoi la Chambre prendrait-elle les deniers péniblement amassés par l'ouvrier, l'artisan, le cultivateur, le marchand et l'industriel de ce pays pour les verser dans les coffres débordants de la Grande-Bretagne? Je ne crois pas que nous aurions raison d'en agir ainsi, parce que cela n'est pas nécessaire.

Occupons-nous maintenant de la deuxième proposition, à savoir que les circonstances sont critiques. Afin d'établir leur thèse, les députés de la gauche doivent, de toute nécessité, prouver qu'un danger existe, sans quoi, dans mon humble opinion, tout leur raisonnement croule. Comment s'y sont-ils pris pour démontrer l'existence d'un danger. Ils ont cité des extraits de discours prononcés il y a plus d'un an par des diplomates anglais, des discours prononcés en vue d'une élection, pour des fins politiques et dans le dessein de faire comprendre au peuple anglais que la marine n'avait pas été maintenue sur le pied d'autrefois et qu'il était nécessaire de fournir des fonds dans ce but.

Tel était l'objet qu'on se proposait et, à cet égard, on a atteint le but de ces discours. Le danger est passé, la panique n'existe plus, sauf dans l'imagination des députés de la gauche. Mais, de qui voulait-on faire croire que la Grande-Bretagne avait peur? De l'Allemagne. Pourquoi craindrait-elle l'Allemagne? Les liens du sang aussi bien que ceux du commerce ne tendent-ils pas à nous faire repousser cette proposition? La Grande-Bretagne n'est-elle pas l'une des meilleures clientes de l'Allemagne et l'Allemagne, l'une des meilleures clientes de la Grande-Bretagne? Pourquoi donc l'Allemagne désirerait-elle exterminer sa meilleure cliente? On dit qu'elle augmente rapidement sa flotte. Cela est absolument vrai, mais il faut qu'elle l'augmente comme il faut que la France, l'Autriche, le Japon ou les autres pays environnants augmentent leurs flottes. Elle y était obligée et n'avait pas l'intention de faire la guerre à la Grande-Bretagne. Permettez-moi de vous dire que les Allemands ne sont pas assez fous pour s'arracher le nez pour faire dépit à leur visage. Ils sont intelligents, tenaces, frugaux, industrieux, respectueux des lois, et ils savent trop bien leur pain manger pour allumer une guerre avec la Grande-Bretagne ou toute autre nation dont ils dépendent autant qu'ils dépendent de la Grande-Bretagne à l'heure qu'il est. J'aurais un mot à dire, si la Chambre me pardonnait une courte digression.

J'ai été très heureux d'entendre l'autre jour mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding) apprendre à la Chambre que la petite guerre commerciale qui existait entre le Canada et l'Allemagne depuis quelques années avait pris fin, et qu'un armistice avait été conclu. Ce qui m'a fait plaisir, ce n'est pas tant l'amélioration dans nos relations commerciales qui s'ensuivra, ou les avantages commerciaux que le Canada pourra en retirer, bien que je n'aie aucun doute qu'ils seront très considérables, que la portée immense que ce fait aura pour encourager les Allemands à émigrer au Canada, et nous ne pouvons trouver une meilleure classe d'immigrants dans aucun pays du monde qu'en Allemagne. La preuve en a été faite maintes et maintes fois parmi nous, et tous ceux qui ont des Allemands dans leur voisinage savent quelle est leur valeur dans les villes, villages et campagnes de la province d'Ontario. La preuve en est faite. Les Allemands sont industrieux, paisibles, entreprenants, soumis aux lois, et nous ne pouvons avoir au Canada de meilleurs citoyens qu'eux.

Je veux discuter maintenant la troisième partie de l'amendement, qui propose que le Canada construise une marine à lui, mais qu'avant cela le Gouvernement soumette la question à un plébiscite. J'aime la logique, mais je n'en vois pas dans cet amendement du chef de l'opposition. Il demande que l'on donne immédiatement à l'Angleterre 25,000,000 de dollars de l'argent du pays sans y mettre la condition que cet argent servira au bien et à l'avancement de notre population. Mais, monsieur l'Orateur, lorsqu'il s'agit de dépenser une somme minime après tout, et qui aidera à nos industries manufacturières en construisant une marine pour notre propre protection, pour la protection de nos côtes, dont le coût sera dépensé dans notre pays, l'honorable chef de l'opposition veut que nous allions demander au peuple son consentement. D'après moi mon honorable ami n'a proposé cet amendement que pour ramener les agneaux égarés et avoir un troupeau uni lors du vote. Ainsi qu'un honorable collègue me le fait remarquer, il n'y a pas d'agneaux dans ce troupeau. Ce sont tous des moutons arrivés à leur plein développement. Si nous voulons aider réellement à la Grande-Bretagne, et si nous pouvons le faire, je crois que c'est là notre devoir, et nous le remplirons beaucoup plus effectivement en nous aidant nous-mêmes, en consacrant tout notre argent au développement de nos grandes ressources natu-

relles, en augmentant, en améliorant nos voies commerciales jusqu'à la mer, et depuis les bords de la mer jusqu'à l'autre côté de l'Atlantique, de façon à ce que nous puissions porter nos produits sur les marchés d'Angleterre, et en ramener les produits sur nos propres marchés, dans le moins de temps, dans le meilleur état et à moins de frais possible.

Il est aussi de notre devoir d'offrir des placements profitables aux immenses capitaux qui débordent de l'Angleterre, de même que des foyers confortables pour les millions d'immigrants qu'elle nous envoie. C'est de cette manière que nous pourrions, je crois, aider le plus efficacement à l'Angleterre, et bien plus à son avantage comme au nôtre, qu'en lui offrant des Dreadnought qui, à peine construits, iront probablement au vieux fer, et qui sont d'aucune utilité.

C'est de cette manière que nous devrions, je crois, travailler à fonder sur ce continent une grande nation qui sera au moins l'égale, si elle ne dépasse pas les plus grandes nations du monde civilisé; une nation qui travaillera d'accord et de concert avec la mère patrie, qui sera fière et heureuse avec raison de ses fils les plus brillants.

Voilà, monsieur l'Orateur, une ambition digne de notre jeune pays. Elle est digne de nos meilleures énergies, de notre meilleure intelligence, et nous avons tous des hommes capables d'accomplir cette œuvre. Mettons-nous au travail, faisons tous nos efforts, et plaçons notre pays dans la position que la nature lui destine, et, monsieur l'Orateur, si nous faisons cela, si chacun de nous accomplit son devoir, nous n'avons pas à nous inquiéter beaucoup des difficultés entre l'Allemagne et le Canada.

Il n'y a trente-cinq ans, ou peut-être un peu plus, nous avons été témoins d'une panique semblable. On entendait précisément les mêmes arguments que nos honorables amis de la gauche apportent aujourd'hui, et malgré cela il n'y a eu ni difficultés, ni guerre entre l'Allemagne et l'Angleterre pendant tout cet espace de temps. Au contraire ces deux grands pays ont travaillé la main dans la main, et en commerçant entre eux paisiblement ils ont tous deux obtenu des profits, et servi leurs propres intérêts. Dans ces circonstances n'est-ce pas une lâcheté, les honorables députés de l'opposition ne se rendent-ils pas coupables de lâcheté et de poltronnerie, en disant par tout le pays que l'Angleterre craint d'être annibilée par l'Allemagne, et qu'elle doute de la fidélité d'une partie de sa population, ce que, nous de la droite, n'avons aucune raison de craindre de la part de la population du Canada.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est) : Monsieur l'Orateur, j'ai entendu la plupart des discours qui ont été prononcés sur la question soumise à la Chambre, question qui, d'après moi, est d'une importance sans parrallèle dans l'histoire du Canada. Trois choses s'imposent à notre attention comme Canadiens; la première est la consolidation de l'empire britannique; la deuxième, le maintien de cet empire, le plus grand que le monde ait connu; et la troisième est la question de savoir ce qu'il est mieux de faire pour obtenir le règne de la paix entre les nations de la terre.

Il est bon, monsieur l'Orateur, que dans l'étude de cette question nous nous abstenions de toute aigreur personnelle ou de parti, et en entendant parler mon honorable ami de Huron-sud (M. Maclean), cet après-midi, je n'ai pu m'empêcher de penser que son langage ne représentait pas les sentiments de ses électeurs. Il nous a parlé beaucoup d'autonomie, comme l'ont fait la plupart de ses collègues de la droite, et à ce propos j'aimerais lui demander d'expliquer quelles relations il y a entre le paragraphe 4 et le paragraphe 18 du bill. Les membres de la gauche seraient très heureux si les amis du Gouvernement pouvaient faire concorder ces deux paragraphes.

L'article 4 du bill décrète distinctement, tout comme l'article 15 de l'acte de la confédération, que la marine canadienne sera sous le commandement du roi, mais l'article 18 dispose tout aussi distinctement que le gouvernement du Canada aura la maîtrise de cette marine et ne l'enverra à la guerre que s'il lui plaît; cela me semble une contradiction.

Les amis du Gouvernement nous ont dit aussi qu'ils étaient beaucoup en faveur de la paix universelle, et le ministre du Travail, dans un discours prononcé à l'université Harvard, a dit qu'il espérait voir le jour où le gouvernement du Canada et le gouvernement des Etats-Unis s'uniraient pour élever un monument sur la frontière pour célébrer les cent ans de paix. Le 8 juillet dernier, le premier ministre approuva les paroles de son ministre du Travail, et le même jour, parlant à Plattsburg, New-York, le directeur génral des Postes disait:

> Messieurs, n'est-ce pas la plus belle occasion qui s'offre à nous de proclamer notre détermination que dès maintenant et toujours la République américaine et le Canada travailleront à promouvoir la cause de la paix, de l'harmonie et de la civilisation sur ce vaste continent.
>
> Il y a des héros de la paix comme il y a des héros de la guerre et sous des drapeaux différents nous tendons tous au même but— la liberté, la justice et le devoir.

Mais où est ce héros de la paix aujourd'hui? Ne l'a-t-on pas vu il y a quelques semaines à peine demandant à ses compatriotes de fournir de l'argent pour construire une marine canadienne, qui, je le dirai en passant, ne sera d'aucun service

pour la défense du Canada et d'aucune utilité à l'Angleterre en temps de guerre. Je cite les paroles de l'honorable directeur général des Postes telles que je les trouve dans le hansard:

> Pourquoi n'aurions-nous pas une marine tout comme nous avons une milice? La milice canadienne a été créée il y a cinquante ans; elle est aujourd'hui d'une réelle valeur. Est-ce que je ne puis pas prophétiser les heureux résultats pour la marine canadienne.

Devons-nous comprendre par ces paroles de l'honorable directeur général des Postes que notre marine ne sera en état de combattre que dans cinquante ans? Il est très possible que cinquante ans ne seront pas de trop pour faire de la marine que l'on propose aujourd'hui une force de combat. L'honorable directeur général des Postes disait encore:

> Nous devons montrer notre force et nous précautionner contre les Etats-Unis.

Et l'honorable député de Huron (M. Maclean) applaudit chaudement à ce langage. Allons-nous dire aux Etate-Unis: Attendez que nous ayons construit notre flotte, attendez que nous ayons abrogé le traité Rush-Bagot et construit nos croiseurs sur les Grands lacs. Est-ce là ce que les honorables membres de la droite souhaitent que soit notre marine? Je puis dire à l'honorable premier ministre que les constructeurs de navires aux Etats-Unis seraient trop heureux de voir l'abrogation du traité Rush-Bagot, ce qui leur permettrait de construire des navires de guerre sur les Grands lacs, et monsieur l'Orateur, est-ce que les mots "protection de nos côtes", signifient seulement les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, et ne devons-nous pas aussi nous occuper de protéger les 7,600 milles de frontière du Canada? Sur l'Atlantique nous avons 3,000 milles de côtes entre la frontière des Etats-Unis et le détroit d'Hudson; sur le Pacifique nous avons 1,000 milles entre la frontière des Etats-Unis et l'Alaska; à part cela nous avons 3,600 milles de frontière entre les Etats-Unis et le Canada.

Lorsque l'on songe que la plupart de nos guerres nous sont venues des Etats-Unis, il est facile de comprendre que dans la préparation de la défense de nos côtes, il est nécessaire aussi de nous occuper de la défense de la frontière entre le Canada et la république américaine. Il faut se rappeler aussi que si l'Angleterre venait en guerre avec l'Allemagne, il y a 16,000,000 d'Allemands aux Etats-Unis qui n'approuveraient pas que la doctrine Monroe fût appliquée à la moitié nord de notre continent. Notre devoir n'est-il pas aussi de protéger notre marine marchande? Lorsque nous songeons que 70,000,000 de tonnes de marchandises passent par le Canada chaque année, et qu'une grande partie de ce fret est transporté par des navires canadiens, il est facile de comprendre que notre marine marchande a besoin d'être protégée.

Si nous songeons que sur la moitié de ce continent nous n'avons que 7,000,000 d'âmes dispersées sur cette vaste étendue, nous comprendrons qu'avec nos ressources limitées, ce serait folie de notre part que d'essayer de protéger toute notre frontière. Est-ce que les villes de Kingston, Toronto, Hamilton, Windsor, Sarnia, Goderich, Sault-Sainte-Marie, Port-Arthur et plusieurs autres villes importantes sur nos Grands lacs, n'ont pas autant de droits d'avoir des chantiers maritimes chez elles, que plusieurs des villes sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique?

Si nous entreprenons de bâtir des vaisseaux pour la mer, comme le propose le Gouvernement, nous aurons à l'infini sur nos côtes des villes rivalisant entre elles pour nous construire des vaisseaux de guerre. L'adoption de ce projet de loi nous fait entrer dans une course effrénée pour les constructions navales, et nous engageons nos gens dans une politique indéfinie, qui va, à perpétuité, tirer sur le trésor. Le peuple canadien est un peuple de patriotes, orgueilleux de ses foyers, de ses terres et de son développement. Il ne refuse pas d'aider la mère patrie; mais je ne crois pas qu'il soit bien impatient d'entreprendre la défense que le Gouvernement se propose de lui faire faire pour la construction d'une marine, lorsque surtout cette marine n'apportera à la Grande-Bretagne nulle assistance précise. La défense de l'empire n'est pas celle des Iles Britanniques seulement, mais elle comprend aussi la défense des colonies et des dépendances anglaises. Le premier ministre peut bien dire que, lorsque la Grande-Bretagne est en guerre le Canada est aussi en guerre, puisque le seul espoir qu'ait le Canada de continuer à faire partie de l'empire britannique dépend du commandement que la Grande-Bretagne continuera d'avoir sur les mers. Si, dans une guerre, la Grande-Bretagne était défaite, quel bien résulterait-il de tous ces beaux discours sur l'autonomie du Canada et sur la protection de ses droits? Je suis opposé au militarisme dans toutes les acceptions de ce terme; mais je ne me cache pas qu'il y a une seule cour d'appel à laquelle les nations puissent avoir recours à l'heure actuelle, et cette cour, c'est la guerre. J'espère, et je crois sincèrement, que le jour n'est pas loin où les nations de l'univers s'entendront pour soumettre pacifiquement leurs différents à un tribunal d'arbitrage, comme celui de La Haye par exemple, et qu'il n'y aura plus de guerre. J'ai reçu, il y a quelques semaines seulement, une lettre d'un M. Marburg, de Baltimore, chez qui, quelques jours auparavant, il s'était tenu, dans la soirée, une conférence, à laquelle

s'étaient trouvés présents un grand nombre de citoyens éminents des Etats-Unis.

On avait, à cette conférence, dressé tout un plan de campagne pour ce continent et pour les différents pays d'Europe, en vue d'éveiller chez le peuple le sentiment de ses devoirs sur cette question de la paix. Des hommes éminents, entre autres le président des Etats-Unis et le sénateur Root, ont donné à ce projet leur cordiale approbation.

Nous pouvons nous attendre à voir, d'ici à quelques mois, se produire un mouvement de propagande sous forme de réunions publiques où les populations canadiennes et celles des Etats-Unis seront invitées à s'unir pour faire cesser cette folie qui pousse les nations de l'univers à s'armer toujours davantage. Sans trop savoir encore ce qui pourra se faire dans ce sens, j'ai l'intime conviction que les Canadiens seront les premiers à aider au mouvement. Tant que nous ne serons pas en état de construire une marine digne de ce nom, ou tant que la paix internationale ne sera pas consommée, ce serait une folie de notre part que d'entreprendre de construire une marine comme le propose le Gouvernement. Notre seul devoir pour le moment est d'assister la marine britannique. Il y a sur cette question, entre les deux grands partis politiques de ce pays, une ligne de démarcation bien tranchée: l'opposition voudrait qu'elle fût soumise au peuple, et qu'en attendant l'on donnât à l'Angleterre deux Dreadnought pour l'aider à se tirer de ses embarras du moment.

Vous verrez, en consultant les archives de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne et des Etats-Unis, que la construction d'un Dreadnought prend des années, et, si nous mettions à la disposition de la Grande-Bretagne les sommes que l'honorable chef de l'opposition propose d'y mettre par sa résolution, cela prendrait probablement deux années ou plus avant que les navires fussent prêts à entrer en service. Notre Gouvernement propose, quant à lui, que nous construisions une petite marine, si petite qu'elle n'oserait pas prendre la mer ou ne rendrait que peu de services si elle le faisait, attendu qu'on va la construire, apparemment pour fuir et non pour combattre. Que le Gouvernement donne au peuple l'occasion de voter sur cette question.

Ne lui imposons pas ce fardeau, s'il ne veut pas s'en charger. Fions-nous à lui. La question est absolument nouvelle, et elle devrait lui être soumise. L'honorable député qui a parlé en dernier lieu estime que la chose n'a pas assez d'importance pour mériter d'être soumise aux contribuables; cependant, vous pouvez compter qu'une fois engagés dans cette dépense, cela n'aura plus de fin. En moins de dix ans, nous aurons dépassé les cent millions; et, même alors, nous n'aurons pas une marine digne de ce nom. Dans tous les cas, ce ne sera pas une marine qui puisse être d'un grand secours à la Grande-Bretagne en temps de guerre; au lieu que, si nous mettions à la disposition de la Grande-Bretagne une somme de vingt millions pour la construction de deux vaisseaux de guerre, ces vaisseaux se trouveraient en tête de la flotte et rendraient service, non seulement à ce pays, mais à tout l'empire britannique. Le Gouvernement a proposé un plan dont il connaît peu de chose lui-même. Il ne nous dit pas ce que vont coûter les navires, ni combien de temps il faudra pour les construire. Les seuls chiffres que l'on ait mis devant nous sont ceux que le ministre de la Milice nous a donnés, il y a quelques jours, et, si vous examinez ces chiffres, vous en concluerez nécessairement qu'ils sont trompeurs et trop bas pour mériter sérieusement notre attention. Par exemple, on estime à $100,000 le coût d'un chantier. Quelle folie de penser qu'à ce prix-là, nous puissions construire un chantier capable de tenir un vaisseau! Eh quoi! est-ce que le ministre des Postes n'a pas, il y a quelques jours seulement, fait voter par cette Chambre un crédit de $300,000 pour la construction d'un bassin dans son propre comté? Consultez les archives, et vous verrez qu'il se dépense, non pas des sommes insignifiantes comme celle de $100,000, mais des dizaines de millions dans les chantiers de la mère patrie ou des Etats-Unis. Prenez celui de Portsmouth; la Grande-Bretagne y a déjà dépensé plus de 16 millions, et, pour la construction d'un bassin destiné à recevoir un Dreadnought, elle a dépensé cinq millions.

Voyez ce que l'on a fait à Rosuth, qui est une base d'opérations où la Grande-Bretagne construit en ce moment. Je trouve, dans l'annuaire de la ligue navale pour l'année 1909 que les travaux d'établissement de cette base, qui est sur le Frith-of-Porth, sont estimés à £3,000,000, non compris le coût des machines. Cela comprend le bassin, l'écluse d'entrée, un quai, une sortie latérale, un espace pour dépôt de charbon, une cale de radoub une cale inclinée, un bassin pour les bateaux sous-marins, la lumière électrique et la force motrice. Et, comme l'achèvement de ces travaux n'est guère attendu avant dix ans, l'amirauté se prépare, dit-on, à aménager deux ou trois énormes docks flottants capables de contenir un Dreadnought ou un Invincible. L'un de ces docks pourrait bien, à ce que l'on dit, être stationné à Cromarty.

Si je rappelle ces faits, c'est simplement pour montrer que, loin d'être suffisante pour l'érection d'une cale de radoub, la dépense de $100,000 ne couvrira même pas les frais des installations et des machines nécessaires. Examinons un peu ce qu'il faudrait pour que nous soyons en mesure de cons-

truire des vaisseaux au Canada. Les ministres, à tour de rôle, ont déclaré, avec emphase, que la grande raison pour laquelle nous devons construire ici ces vaisseaux, c'est que cela va donner de l'emploi à quantité de nos gens, et que le pays en bénéficiera de mille autre, manières. Que faudra-t-il faire pour cela? Il faudra d'abord, un conseil naval, ayant à sa tête un amiral; il nous faudra pourvoir à la solde et à la retraite des officiers et des milliers d'hommes employés sur les navires et dans les ateliers: des chantiers, des cales de radoub, des vaisseaux, des usines pour la fabrication des différentes parties d'un bâtiment, des machines pour le façonnage des plaques de blindage, des fonderies pour le fer et le bronze, des ateliers de machines, usines de fabrication des chaudières ou des ouvrages en cuivre, des forges contenant d'immenses marteaux-pilons; salles des modèles, salles de dessin; armureries, corderies, ateliers de construction, magasins de torpilles, ateliers de montage en général, chaînes, câbles, munitions, armes, salles d'armes, uniformes, équipement et habillement, cibles flottantes pour exercice de tir, champs de tir, aussi matières et matériaux devant servir à la construction, l'entretien, la réfection de toutes ces choses. Il faudra aussi des bateaux avec le matériel pour le transbordement du charbon, des bigues et des docks, des écoles navales et des vaisseaux-écoles; des travaux à n'en plus finir, sans compter les fonderies de canons nécessaires pour l'armement.

Si nous considérons ces innombrables installations, il est difficile de ne pas conclure de là qu'il y a folie à prétendre que l'on va pouvoir avec $750,000 faire tous les frais des divers objets que je viens de nommer, sans compter l'établissement d'une école navale, qui, dans l'estimation du Gouvernement, devra coûter $150,000, quand on sait que notre Collège militaire de Kingston nous a coûté plus de $300,000. J'ai donc raison de dire que nous pouvons nous attendre à une augmentation considérable à l'égard de chacune de ces choses, si nous prenons comme exemple cette évaluation de notre futur Collège naval.

L'attachement du Canada à l'Angleterre est vif. Ils sont peu nombreux ceux qui voudraient rompre le lien et laisser aller la Grande-Bretagne; mais, et vous pouvez y compter, lorsque le peuple viendra à se rendre compte de l'énorme accroissement de dépenses qu'entraînera nécessairement la construction d'une marine qui en vaille la peine, ses sentiments actuels pourraient bien s'en trouver modifiés; cette dépense aura, plus que toute autre chose, l'effet de nous détacher petit à petit de la Grande-Bretagne. L'association des manufacturiers canadiens, celle des producteurs de grains du Nord-Ouest, les chambres de commerce et beaucoup d'hommes éminents de toute

opinion, y compris les premiers ministres de trois provinces, ont tous insisté auprès du Gouvernement pour que d'abord il envoyât une contribution à l'Angleterre et qu'ensuite la question de la défense navale fût soumise au peuple. Il est hors de doute que la mère patrie est en face d'un danger. Elle va, cette année même, dépenser plus de $175,000,000 pour sa marine, ce qui fait $4 pour chaque homme, femme et enfant habitant le territoire.

C'est une forte augmentation sur la dépense de l'an dernier. De plus, Sa Majesté, dans le discours qu'elle a prononcé l'autre jour à l'ouverture du Parlement, a déclaré qu'il faudrait encore ajouter d'une façon sensible aux sommes que l'on destine à la marine. Jusqu'à présent nous avons pu bénéficier de la protection que nous assurait la plus grande puissance maritime qu'il y ait au monde. Outre cette protection, l'Angleterre nous a encore prêté des centaines de millions de livres sterling pour l'amélioration de nos eaux naviguables, pour nos chemins de fer et nos établissements publics en général. Aussi, l'honorable député de Huron-sud (M. McLean) fait grandement erreur lorsqu'il dit que la Grande-Bretagne a fait peu de choses pour nous. Elle a, de 1852 à 1902, dépensé en ce pays $85,000,000 pour sa défense. Remontez à cent ans en arrière, et vous trouverez qu'elle a, en outre, dépensé $170,000,000; ce qui fait, en cent cinquante ans, $255,000,000. Elle a encore dépensé $35,000,000 pour la citadelle et autres travaux publics dans la ville de Québec, et $81,000,000 pour nos canaux, avant de nous en remettre l'administration. Elle a aussi dépensé $56,000,000 pour des travaux de toute sorte avant la confédération. Et remarquez bien que je ne tiens pas compte ici des dépenses occasionnées par la guerre de 1775, ni des travaux publics pour lesquels d'énormes sommes ont été dépensées en 1778, à Lévis, Kingston, Montréal, Halifax, Toronto, Saint-Jean et bien d'autres lieux.

Je ne tiens pas compte de la guerre de 1812 qui a duré de 1811 à 1815, en ce qui concerne le contribuable britannique, et je pourrais énumérer tout ce que la Grande-Bretagne a dépensé pour les chemins et les ponts qu'elle a construits au pays. Les sommes consacrées par la Grande-Bretagne à nos chemins de fer et à nos travaux publics s'élèveraient à plus de $1,000,000,000. Aussi, quand j'entends le député de Huron-sud (M. McLean) affirmer que nous ne devons rien à la Grande-Bretagne; que les sommes qu'elle a dépensées ici pour nous lui ont donné un rendement pleinement rémunérateur, je me demande comment il lui est possible de formuler une affirmation si contraire à la vérité des faits et n'est-il pas humiliant de voir le premier ministre et son Gouvernement forcer la Chambre à adopter une mesure législative qui ne serait d'aucune utilité à la Grande-

Bretagne? Le peuple canadien veut bien venir en aide à la Grande-Bretagne; il estime qu'il a le devoir de l'aider dans toute la mesure de ses forces; or, faire adopter ici une loi qui ne saurait ni protéger notre marine marchande, ni être d'aucune utilité à la Grande-Bretagne en temps de guerre, c'est tout simplement insensé. Il n'y a pas la moindre probabilité que la Grande-Bretagne demande jamais au gouvernement canadien d'envoyer à son secours, en temps de guerre, la flotte projetée.

Cette flotte ne lui serait d'aucune utilité et le premier ministre sait parfaitement qu'il nous met en fort mauvaise posture sur cette importante question. La Grande-Bretagne grossit sa dette nationale; elle aggrave les fardeaux de ses populations, afin de construire des navires de combat modernes, pour la protection de ses colonies et dépendances. Pourquoi donc ne pas la décharger d'une partie de ces fardeaux? Le Japon, l'Allemagne, les Etats-Unis, la France, l'Italie et l'Autriche, toutes ces nations mettent au rancart les vieux navires de combat, pour construire des Dread nought.

Que faut-il entendre par Dreadnought? Un Dreadnought, monstre qui vomit la mort, est un navire de 22,000 tonnes de déplacement, revêtu d'un cuirassement d'acier de 12 pouces, armé de canons de 12 pouces qu'on peut tous tirer à la fois, lançant plus de quatre tonnes de projectiles meurtriers. Chacun de ces canons peut lancer un obus contenant 750 livres de projectiles et en outre 200 livres de cordite, capables de lancer cet obus à 10 ou 12 milles. Comparez cela avec ces petits croiseurs que le Gouvernement veut construire, et il voudrait nous convaincre qu'ils seront une protection pour le pays et une aide pour la Grande-Bretagne, en temps de guerre. Comparez avec ce navire de combat de 22,000 tonnes ce petit croiseur de 3,000 à 5,000 tonnes, armé de quatre canons de 6 pouces capables de lancer un obus à deux ou trois milles au plus. Si cet obus frappait le pont d'un Dreadnought, il ne ferait pas plus d'impression qu'un pétard, ou qu'un pois lancé contre la porte d'une grange. Il est humiliant de constater que le Gouvernement cherche à persuader au peuple que cette marine pourrait être de quelque utilité pour la protection de nos côtes, ou comme aide à la Grande-Bretagne, en temps de guerre. Il faut se rappeler que, par le passé, la Grande-Bretagne a sacrifié l'élite de ses troupes, a prodigué son sang et son or, pour la protection de ce pays et pour lui créer la belle place qu'il occupe aujourd'hui, dans le concert des nations. Il serait absolument humiliant d'adopter pareille mesure législative, de gaspiller des mililons qu'on pourrait si utilement consacrer à la construction de navires de combat qui seraient utilisés par la Grande-Bretagne, au besoin, et de consacrer ces deniers à la construction d'une marine qui ne saurait être de la moindre utilité à la Grande-Bretagne ou au Canada.

La marine britannique est intimement liée à la grandeur et à la puissance de l'Angleterre; elle est identifiée avec les grands exploits qui ont reculé les bornes de son empire et lui ont donné l'empire des mers. Aujourd'hui, la flotte britannique, massée qu'elle est autour de la Grande-Bretagne, est à proximité de nos parages. Il faut se rappeler que, à cinq jours de distance de nos côtes se trouve la flotte britannique, presque aussi à proximité du Canada que la partie orientale du Canada l'est de la Colombie-Anglaise. La télégraphie sans fil et les câbles donnent à la protection de notre territoire par la flotte britannique plus de valeur que ne lui en assurerait une escadre séparée. L'Australie et la Nouvelle-Zélande, situées qu'elles sont à de si grandes distances, demandent un tout autre système de protection. Elles n'ont pas d'autres ennemis que ceux de la Grande-Bretagne même. Ce qu'il faut aussi retenir ici, c'est que notre peuple est un peuple d'initiative, plein de confiance en lui-même, plein d'énergie et d'espoir, mais qu'il a grandement à cœur de prêter son concours financier à la Grande-Bretagne, en temps de crise. Nous pouvons commettre ici des erreurs irréparables, en matière législative, et en imposant à la Chambre cette mesure législative, le Gouvernement commettrait une erreur irréparable, au point de vue de l'empire. Ce sont les colonies qui ont provoqué la plupart des guerres soutenues par la Grande-Bretagne et comme elle possède un cinquième de la superficie des terres du globe et qu'elle dirige les destinées d'un quart de la population mondiale, il lui faudra nécessairement une puissante armée et une puissante flotte.

Nous ne saurions qu'admirer la justice dont s'est inspirée la Grande-Bretagne dans l'administration de ses colonies d'outremer. Elle a fait preuve d'une confiance à toute épreuve et du plus grand esprit de justice à l'égard du Canada, et cela non seulement à l'endroit des Canadiens français, mais encore à l'égard de tous les autres éléments ethniques, puisqu'ils sont tous ici sur un pied d'égalité. Elle a manifesté le même esprit d'équité envers toutes ses colonies et dépendances; la justice dans l'administration a toujours été le plus grand objectif visé par le gouvernement impérial.

L'Anglais est le plus grand importateur qui soit au monde. Il importe des aliments et des matières premières pour son exubérante population et il exporte les produits de ses fabriques. Les sept huitièmes de ses importations consistent en matières alimentaires et en matières premières, et les sept huitièmes de ses exportations sont des produits industriels. Pour que l'empire bri-

tannique se maintienne, il faut d'abord protéger son commerce et on atteint ce but en l'aidant à conserver son empire des mers. Il est souvent question de la nécessité de protéger notre commerce en mer. A cet égard, je désire donner lecture d'un extrait emprunté au rapport de la commission royale sur le ravitaillement en temps de guerre. Cette commission fût créée en 1905 et on y vit figurer nombre de personnages politiques fort en vue en Angleterre. A la tête de cette commission figurait Son Altesse royale le prince de Galles et parmi les membres on comptait le très honorable lord Balfour de Burleigh, Sa Grâce le duc de Sutherland, le très honorable lord Berkeley, le très honorable John Henry Chapman et nombre d'autres.

Ecoutons ce que dit cette commission, dans son rapport, au sujet de l'approvisionnement de la Grande-Bretagne, en temps de guerre, et sur la protection de ces approvisionnements.

En 1904, les importations de blé et de farine, exprimées en millions de quarts de quintal (quarters) se résument ainsi: Etats-Unis d'Amérique, 4:40; Russie, 5:53; Roumanie, :35; république Argentine, 5:10; Indes anglaises, 5:95; Canada, 2:13; Australie, 2:65; pays d'exportation de moindre importance, 1:59.

Ainsi, quand on entend certains collègues affirmer que le Canada seul pourrait ravitailler la Grande-Bretagne, il faut bien se rappeler qu'en 1904 les Indes ont expédié en Grande-Bretagne le double des expéditions de blé du Canada. Voici comment le rapport indique les diverses sources d'approvisionnement de la Grande-Bretagne:

Les approvisionnements des principales sources commencent à arriver comme suit: en janvier, le blé de la côte du Pacifique de l'Amérique; en février et mars, le blé de l'Argentine; en avril, le blé de l'Australie; en mai, juin et juillet, les blés indiens de Calcutta et de Bombay, de Delhi et de Karachi; en juillet et août, le blé d'hiver américain; en septembre et octobre, le blé de printemps d'Amérique et le blé de Russie; en novembre, le blé canadien.

Voilà qui prouve que la Grande-Bretagne puise à des sources diverses de ravitaillement, au cours de l'année, et tantôt à une source, tantôt à l'autre, suivant le mois. Page 28 de ce rapport, je recueille des observations de haute importance:

Dans les communications qu'ils nous adressent, l'amirauté reconnaît que le système d'attaques dirigées contre la flotte marchande d'un pays, a toujours joué un rôle important dans la guerre maritime. Mais dans un résumé des événements des différentes guerres navales du 17e, du 18e et du 19e siècles, ils observent que l'histoire navale démontre la vérité de ces deux principes généraux.

Monsieur l'Orateur, j'appelle votre attention sur ces deux propositions-ci:

M. ARMSTRONG.

1. Que l'empire de la mer est essentiel au succès tant pour l'attaque que pour la défense du commerce et ce devrait être le principal objectif visé.

2. Que l'attaque ou la défense du commerce s'effectue mieux au moyen de la concentration de la force, et que la disposition de la force pour l'un ou l'autre de ces objets est la stratégie du faible et ne saurait sensiblement influer sur le résultat définitif de la guerre.

Que le premier ministre veuille bien étudier les propositions formulées par cette commission en 1905, alors qu'il n'y avait pas de grande consultation populaire en Angleterre; qu'il fasse l'application de ces propositions à la marine canadienne et il se convaincra que le système qu'il est en train de créer est désigné ici comme "la stratégie du faible" et qu'il ne saurait sensiblement influer sur le résultat définitif de la guerre". Page 30 du rapport, la commission met la chose en plus fort relief:

Nous tenions grandement à élucider cette question, en présence des preuves apportées par ceux qui nous disaient qu'il faut s'attendre à des captures et nous posâmes les questions que voici:

1. Dans l'hypothèse où le pays serait en guerre avec une des deux grandes puissances maritimes, l'amirauté est-elle d'avis que nos approvisionnements de blé et de farine nous arriveraient presque au même volume qu'aujourd'hui?

. . .La réponse est presque affirmative, vu que l'amirauté est d'avis qu'il n'y aurait pas de diminution sensible dans les approvisionnements de blé et de farine atteignant le Royaume-Uni.

LE RAPPORT.

La question et la réponse, au rapport, se poursuivent:

2. Dans l'hypothèse que le vœu populaire prendrait la forme d'une demande en faveur d'une défense plus directe de nos approvisionnements de bouche, et d'une protection spéciale aux navires transportant des farineux alimentaires au pays, protection autre que celle visée par les autorités navales, et en supposant que cette demande fût couronnée de succès, est-ce que, de l'avis du comité, le résultat probable serait préjudiciable aux dispositions se rattachant à la conduite générale de nos opérations militaires d'offensive contre les flottes ennemies?

Et voici la réponse:

Si une partie des forces navales à la disposition de l'amirauté était détournée des principales opérations militaires pour d'autres usages quelconques, la conduite de ces mouvements dans leur ensemble en souffrirait nécessairement et tout le cours de la guerre pourrait en ressentir les fâcheux contre-coups.

Le Gouvernement fait précisément ce que l'amirauté britannique et la commission en question déclarent catégoriquement qu'il faut éviter. Page 32, figure ce que voici:

Le nombre de vapeurs marchands britanniques que le Gouvernement utiliserait, en temps de guerre est si minime, comparativement au nombre total disponible, qu'on ne croit pas que le commerce britannique des transports en souffrirait gravement. L'amirauté a déjà été en consultation à cet égard avec quelques-uns des principaux armateurs.

Sir Cyprian Bridge pensait également que si l'on pouvait faire certains arrangements maritimes, les pertes occasionnées à la suite de prise ou par le fait de navires capturés et amenés à terre quand il s'agit de bâtiments transportant des importations dans le Royaume-Uni, la perte n'atteindrait qu'une faible proportion du chiffre total et il estimait cette perte proportionnelle à environ 5 p. 100.

De sorte que si le Gouvernement construit sa marine dans le but de protéger nos bateaux de commerce, il est facile de comprendre que c'est une folie. Et que disent ces personnes au sujet des torpilleurs?

Il faut ajouter que le groupe des torpilleurs (c'est-à-dire les torpilleurs proprement dits et les torpilleurs de haute mer) ne peuvent ni épargner les équipages capturés, ni leur trouver de la place à bord des bâtiments qui composent leur flottille. Par suite, si on les emploie contre les navires marchands, ce qui n'a jamais été leur rôle, un de ces bâtiments pourrait seulement obliger les navires de commerce à le suivre jusqu'au port, sous menace d'être torpillés. De plus ces petits navires ne peuvent être utilisés qu'à une distance comparativement peu éloignée du rivage qui leur sert de base d'opération.

Je pense que c'est suffisant au moins pour attirer votre attention sur le fait que la marine proposée par le Gouvernement est absolument insuffisante et ne peut être d'aucune utilité pour protéger nos navires de commerce. Le Gouvernement parle de protéger notre commerce. Prenons un instant les Etats-Unis comme exemple. L'an dernier 50,000,000 de boisseaux de grain ont quitté le port de Baltimore et sur ce nombre 10,000 boisseaux ont été chargés sur des navires américains. L'an dernier, 12,000 navires ont quitté le port de New-York et parmi eux sept seulement battaient le pavillon américain. Si vous considérez le commerce des Etats-Unis, vous êtes forcés d'admettre que leur marine de guerre n'a pas été construite pour la protection spéciale de leur propre commerce. D'autre part ils sont dans une meilleure situation que nous en ce qui concerne la population et la consommation. Il semble donc que c'est une vraie folie pour nous, en ce moment, avec notre faible population et notre petit revenu, de construire une marine comme celle que nous propose le Gouvernement.

La guerre est la force organisée. Quand la paix est rompue, la nation la mieux organisée et la mieux préparée pour la guerre a la plus grande chance de battre son adversaire. Les hommes font la guerre qui doit être une opération bien raisonnée et dirigée suivant des principes d'affaires. L'Allemagne, quand elle eût défait la France, a exigé d'elle un milliard de dollards d'indemnité. Quelle indemnité l'Allemagne demanderait-elle à l'empire britannique si elle le battait sur mer? Au lieu d'un milliard, l'indemnité demandée s'élèverait à cinq milliards de dollars. Et ne sentirions-nous pas le poids du fardeau si nous devions en verser notre part dans le coffre de l'Allemagne? Le peuple dira encore que ceux qui sont chargés de la direction de nos affaires n'ont pas travaillé en vue des meilleurs intérêts du Canada ou de l'empire, sans quoi ils auraient envoyé immédiatement, sans délai, à la mère patrie, assez d'argent pour montrer, du moins, qu'ils étaient prêts et disposés à l'aider en cas de besoin.

Les connaissances et la pratique qui augmentent chaque jour, perfectionnent, grâce à une forte dépense d'argent, toutes les marines des nations du globe. Nous pouvons nous demander: Quand ce conflit prendra-t-il fin. Les nations s'observent les unes les autres pour savoir laquelle construira les meilleurs navires et dans le plus court espace de temps. La lutte, en ce qui concerne l'Angleterre, aura lieu dans la mer du Nord et si vous suivez ce qu'elle a fait, avec ses cuirassés, durant les quelques mois passés, vous constaterez qu'elle les a peu à peu groupés autour de ses rivages et qu'elle a réuni dans la mer du Nord les meilleurs navires qu'elle possède. De plus elle protège ses rivages du mieux qu'elle peut et elle fait tous ses préparatifs pour la guerre qui aura probablement lieu dans la mer du Nord.

L'amirauté a fait au peuple qui était représenté à la conférence coloniale, une demande bien claire et bien nette, ou plutôt elle a fait observer clairement que le meilleur moyen d'aider l'Angleterre à conserver sa marine dans une forte unité, au lieu de la disperser en escadres séparées comme le bill actuel le conseille. Bien que le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) puisse penser qu'il ait fait une chose grande et noble en présentant ce projet, pourtant, s'il veut prendre en considération—je suis persuadé qu'il l'a fait— les contributions de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et des autres colonies qui ont donné à l'Angleterre une forte contribution comparativement à leur population, et s'il veut comparer les Dreadnought de la Nouvelle-Zélande et la flotte unie de l'Australie, avec la marine qu'il propose dans son projet de construire au Canada, il ne peut pas faire autrement que de comprendre qu'elle ne saurait être comparée avec la splendide flotte de guerre que les autres gouvernements sont prêts à donner.

Il n'y a pas d'hésitations à avoir, quand on considère les moyens à prendre pour protéger la marine de commerce anglaise. La

seule méthode possible actuellement, comme les membres de l'amirauté vous le diront, c'est de faire accompagner un certain nombre de navires de guerre par un cuirassé qui les escorte avec soin et les protège. Nos petits vaisseaux ne seraient ici absolument d'aucune utilité. En lisant les rapports de ces différentes conférences, nous ne pouvons pas faire autrement que de comprendre que nos représentants n'étaient pas prêts à faire, ou ne voulaient pas faire un effort raisonnable pour aider l'Angleterre en temps de guerre. C'est un fait évident. Dans un conflit naval, le but à atteindre, c'est d'obtenir la maîtrise sur mer. La puissance qui conquiert ce contrôle peut attaquer son ennemi où et quand il lui plaît. L'Angleterre a eu le commandement des mers pendant des générations.

Il y a cinquante ans son commerce se rendait dans tous les ports. Alors, l'Angleterre était maîtresse du commerce du monde. Aujourd'hui, la France, l'Allemagne, les Etats-Unis et la Russie s'examinent les unes les autres pour s'emparer du commerce de l'Angleterre, comme elles ont parfaitement le droit de l'essayer. Mais nous devons reconnaître que c'est notre devoir de faire en sorte que le commerce anglais soit aidé et protégé de notre mieux. Comment peut-on obtenir la maîtrise de la mer? Non pas avec une flotte pareille à celle que le Gouvernement propose, mais simplement en possédant une marine plus forte que celle de vos adversaires. Le courage est nécessaire ainsi qu'une étude attentive des ressources de l'ennemi, de ses méthodes navales et de ses intentions. Une flotte ennemie ne pourrait pas commettre une erreur plus grave que celle de détacher une escadre en vue d'attaquer quelque flotte éloignée. Elle amoindrirait sa force de concentration et vous diminueriez la vôtre si vous tentiez de la suivre.

Le Gouvernement dit que nous devons donner de l'argent et procurer des hommes pour la construction d'une marine canadienne. Qu'a-t-il fait pendant les années dernières? Il a dépensé plus d'une million de dollars par an pour amener sur nos rivages des gens en vue de développer nos ressources. Ne serait-il pas préférable de continuer ainsi au lieu de prendre notre argent pour nous amener des hommes en vue d'aider à la construction d'une marine et non pas au développement de nos richesses? Les hommes qui sont occupés au développement de ces richesses seraient autrement occupés à travailler à la défense inutile de notre pays, tandis que s'ils étaient occupés au développement de nos ressources, ils gagneraient suffisamment pour donner à l'Angleterre une forte contribution annuelle, si on pensait que ce soit nécessaire. Mais je ne crois pas à la nécessité d'une contribution annuelle à la Grande-Bretagne et je ne crois pas que nous serons appelés à augmenter les deux cuirassés qui ont été proposés par mon honorable ami le chef de l'opposition dans son superbe discours.

Laissons pour le moment la question navale aux autorités qui doivent maintenir leur marine. Elles ont les hommes et nous avons l'argent pour les aider à augmenter leur marine. Si nous devons avoir une marine, nous sommes obligés de penser qu'elle nous entraînera à une dépense annuelle qui s'augmentera jusqu'à ce qu'elle atteigne la somme de $50,000,000 par année. L'Angleterre dépensera en 1910, pour sa marine, $175,000,000. C'est-à-dire $480,000 pour chacun des 365 jours de l'année. En plus elle paye pour l'entretien de sa nombreuse armée $430,000 par jour. On doit prendre chaque jour dans le trésor public de l'Angleterre $900,000 qui sont dépensés pour l'entretien de son armée et de sa marine, afin qu'elle puisse se protéger elle-même, et défendre ses colonies et ses possessions et à cette somme le Canada ne contribue pas pour un seul dollar. Elle dépense en outre $3,000,000 par an pour son service consulaire auquel nous ne contribuons pas pour un dollar. La guerre du Sud-Africain a coûté à l'Angleterre $1,000,000,000. L'intérêt de cette somme représente un paiement de $30,000,000 par année. Il est vrai que l'Allemagne, il y a dix ans, a adopté un projet par lequel elle met de côté $1,000,000,000 en vue de construire sa marine. Depuis lors elle a voté $500,000,000 dans le même but. Pendant l'année courante elle a réservé $105,000,000 pour construire des navires et si vous étudiez les rapports et les livres allemands qui vous donnent la situation actuelle de l'Allemagne, vous ne pouvez pas faire autrement que de penser que l'Angleterre n'est pas en état de construire ses énormes cuirassés du type Dreadnought avec la rapidité qu'emploie l'Allemagne aujourd'hui à la construction des siens. L'Allemagne a fait il y a des années des plans en vue d'étudier des chantiers maritimes assez vastes pour contenir les Dreadnought qu'elle construit avec une si grande vitesse.

Dans votre propre annuaire de la Ligue navale vous trouverez les indications suivantes: En 1914 l'Allemagne, avec sa vitesse actuelle de construction, aura un navire de plus du type Dreadnought que l'Angleterre. Vous verrez aussi les noms des différentes compagnies qui construisent en Allemagne les navires du type Dreadnought et la rapidité avec laquelle elles construisent ces navires. Vous ne pouvez pas faire autrement que d'arriver à la conclusion que j'ai indiquée avec l'énorme somme d'argent que ce pays dépense. Il y a cinquante ans, l'Allemagne n'avait qu'une dette de $18,000,000 tandis qu'aujourd'hui sa dette s'élève à $1,000,000,000. L'an der-

nier elle a dépensé pour sa marine $83,000,000 et cette année elle dépense $105,000,000. D'année en année la dépense a augmenté pour son armée et sa marine, au point qu'elle dépense cette année $224,000,000 ou le double de ce qu'elle dépensait en 1900. Nous savons qu'elle a vraiment la possibilité de mettre en campagne 1,000,000 d'hommes et qu'elle peut en appeler 4,000,000 de plus parfaitement préparés à combattre sur terre. Nous savons qu'elle a dépensé, en plus des sommes dont j'ai parlé, des montants énormes pour mettre ses canaux et ses rivières en état de porter des navires précisément du type du Dreadnought. De plus la population de l'Allemagne augmente d'environ 1,000,000 d'habitants par an et sa population totale s'élève aujourd'hui à 65,000,000 d'habitants. Cette population n'a pas d'autre place pour vivre que d'aller dans les colonies possédées et administrées par d'autres pays. Je ne veux pas dire un seul mot défavorable contre le peuple allemand. Je crois que c'est une nation économe et progressive et j'espère sincèrement que le Gouvernement pourra améliorer encore nos relations commerciales avec l'Allemagne et qu'il inscrira dans le budget une somme suffisante pour payer des représentants commerciaux qui essaieront d'augmenter notre commerce avec ce pays.

La population des Iles-Britanniques n'est que de 45,000,000, et avec ses ressources limitées, elle dépense actuellement $222,000,000 pour son armée et sa marine. Je reçois à l'instant le "Toronto Globe" de ce jour, et j'y vois la dépêche suivante:

> L'Allemagne rassemble ses soldats. Elle rappelle ses fils. Tous les Allemands non naturalisés des Etats-Unis reçoivent l'ordre de se présenter pour subir l'examen médical militaire. Un ordre qui n'avait encore jamais été donné.
>
> (Dépêche particulière au "Globe".)
>
> Dallas, Texas, 28 février.—Qu'elle se prépare ou non à la guerre avec l'Angleterre, l'Allemagne envoie un avis à tous ses nationaux des Etats-Unis d'avoir à se présenter pour subir l'examen médical militaire, afin que les autorités décident qu'il sont encore aptes au service. Vu qu'un pareil ordre n'a jamais été donné, et vu les rumeurs persistantes de guerre, cette nouvelle est très significative et fait voir que l'Allemagne réunit toutes ses forces en prévision d'un conflit. Environ 200 Allemands de Dallas et de Fort-Worth, qui n'ont pas accompli leur service militaire en Allemagne, ont été appelés à aller subir l'examen médical militaire. Les Allemands non naturalisés du Texas ont reçu ordre de se présenter au consulat allemand de Galveston, où on leur fournira le coût du voyage à la mère patrie.

Cette nouvelle est publiée par le "Globe" et elle n'est pas sans signification. Elle corrobore, en partie, l'attitude prise par l'opposition dans cette Chambre sur cette question importante. Si nous voulons venir en aide à l'Angleterre, c'est maintenant qu'il faut faire quelque chose. N'attendons pas d'avoir dépensé une dixaine de millions de dollars pour une flotte-jouet, mais mettons immédiatement à la disposition de la mère patrie une somme suffisante pour construire au moins deux Dreadnought, et cette contribution sera digne du Canada et digne des fils dévoués de l'Angleterre.

L'honorable ministre de la Milice et ses amis, disent que deux Dreadnought coûteraient $25,000,000, mais les rapports officiels constatent que les plus gros navires construits aux Etats-Unis ont coûté $8,000,000, et de tous les Dreadnought construits en Angleterre, pas un seul n'a coûté plus de $8,800,000.

L'an dernier les Etats-Unis ont dépensé $219,000,00 pour l'armée et la marine, et cette année ils ont fait une concession à la paix universelle en réduisant ce budget de $60,000,000. Qu'on regarde ce qui se passe dans les autres pays et on constatera que pas un ne construit des croiseurs du modèle proposé par ce bill.

En 1904, la Grande-Bretagne a retiré du service 155 navires et je n'ai aucun doute que si nous continuons à acheter des navires d'occasion, nous aurons parmi notre flotte quelques-uns de ces navires demandés, rejetés par l'Angleterre.

L'administration et la direction de la flotte anglaise sont confiées aux lords de l'amirauté, et ces derniers doivent savoir s'il serait préférable pour nous d'avoir une unité de la flotte anglaise, ou une escadre indépendante. Or, le premier mot de l'amirauté à nos représentants à la conférence impériale a été pour leur dire qu'ils préféraient une unité navale.

Je maintiens que la contre-proposition de l'honorable chef de l'opposition apporterait une aide plus effective à la mère patrie, tout en exigeant moins de sacrifices de notre part. Ce n'est pas quand la guerre est déclarée que les colonies doivent aller au secours de l'Angleterre; cette aide doit être donnée avant, si l'on veut qu'elle soit effective.

L'honorable premier ministre a dit que si l'Angleterre était en guerre, il parcourrerait le pays pour soulever le peuple et l'engager à faire son devoir, mais quand la fumée des combats obscurcit l'atmosphère, quand les projectiles meurtriers rayent le firmament, quand l'Angleterre appelle ses enfants à son aide, est-ce le moment de se recueillir et de délibérer pour savoir si la guerre est juste ou injuste? Conçoit-on une position plus humiliante pour un pays comme le Canada?

Le premier ministre dit que lorsque les feux s'allumeront sur le sommet des collines, le Canada volera au secours de la mère patrie. Oui, mais lorsque les feux s'allumeront au sommet des collines, les hosti-

lités seront commencées et l'honorable premier ministre n'aura plus le temps le parcourir le pays pour prêcher la croisade.

Notre devoir est de déclarer que nous serons toujours avec l'Angleterre pour la sécurité de l'empire et non quand il plaira au Gouverneur général en conseil d'en décider ainsi. L'honorable député de Huron (M. McLean) voudrait savoir si la guerre est juste ou injuste, avant de consentir au départ de la flotte, mais qu'il soit bien persuadé que du moment où l'Angleterre serait vaincu sur mer, le Canada serait également vaincu. Les premières heures d'un combat naval décideront à qui appartiendra l'empire des mers. Le moment décisif de la guerre entre le Japon et la Russie a duré quarante minutes, et la prise de Santiago par les Américains dans leur guerre avec l'Espagne, a pris encore moins de temps.

Les Dreadnought et les Dreadnought seuls compteront dans les combats maritimes de l'avenir. Quel attrait offre-t-on à nos jeunes gens pour les engager à servir dans la marine, si leur ambition doit se borner à devenir commandant d'un croiseur qui n'osera pas entrer dans la mêlée et qui d'ailleurs ne pourrait rendre aucun service.

Le Gouvernement insulte les intelligents contribuables de ce pays quand il dit que cette flotte ne coûtera que $3,000,000 par année, quand tout le monde sait que même la flotte inutile qu'il propose coûtera au moins $8,000,000 par année.

Chaque fois que le Gouvernement entreprend quelque chose, ne sommes-nous pas en droit de nous demander s'il ne s'agit pas d'une autre duperie comme celle du Grand-Tronc-Pacifique ou d'un gaspillage organisé, dans le genre de ceux que nous voyons dans le département des Travaux publics?

Je me suis efforcé de démontrer ce que le Gouvernement devrait faire, dans le cas où la construction d'une flotte serait décidée. J'ai expliqué que nous avons besoin d'un nouveau canal Welland, d'un nouveau canal du Sault-Sainte-Marie, d'un canal de la baie Georgienne, d'un chemin de fer de la baie d'Hudson, d'améliorations dans les détroits d'Hudson, de nombreux chemins de fer et d'entreprises publiques dans différentes parties du pays.

L'an dernier le Gouvernement a dû réduire le budget de huit ou neuf millions de dollars, parce qu'il manquait d'argent et aujourd'hui, un an après, il semble avoir de l'argent à gaspiller pour une flotte inutile.

Permettez-moi aussi de faire observer que dans la marine anglaise, le temps de service est très long. Les jeunes gens entrent à Greenwich entre treize et quinze ans, et les marins entre dix-sept et vingt-trois ans, et servent pendant douze ans. Où sont les jeunes Canadiens qui consentiront à servir douze ans, dans l'espérance d'arriver un jour à commander un croiseur comme ceux que le Gouvernement se propose de construire?

Il m'a été donné de suivre les cours de Greenwich, et bien que je sois persuadé du patriotisme des jeunes Canadiens, je ne crois pas qu'ils soient disposés à se soumettre à un entraînement comme celui qu'on reçoit dans cette institution, quand ils n'auront d'autres aspirations que celles que peut leur offrir la marine canadienne telle que la propose le projet du Gouvernement.

L'Angleterre ne construit pas de navire pour défendre ses côtes; elle emploie pour cela les navires qui ne peuvent pas accompagner la flotte, et les salaires en Angleterre sont la moitié de ce qu'ils seraient au Canada. Supposons qu'une flotte comme celle que le Gouvernement veut construire eût été invitée aux manœuvres dans la mer du Nord, l'automne dernier, où qu'elle soit invitée à visiter les eaux américaines, quelle humiliation ce serait pour le Canada!

L'an dernier l'Angleterre a mis au rancart 155 navires de tous types; la limite d'âge pour un cuirassé est de vingt-cinq ans; pour un croiseur, vingt ans; pour un destroyer, douze ans. Il est facile de voir, par là, que si nous construisons une marine, nous devrons continuer indéfiniment à construire et payer.

Le Gouvernement admet que les navires construits ici, coûteront 35 p. 100 plus cher que s'ils étaient construits en Angleterre. Si deux Dreadnought doivent coûter $25,000,000 comme le prétend le ministre de la Milice, une économie de 35 p. 100 sur $25,000,000 représenterait une somme de $8,750,000 pour les contribuables de ce pays. Si le coût de deux Dreadnought ne dépasse pas $20,000,000, nous épargnerions $7,000,000, en les faisant construire en Angleterre, c'est-à-dire 35 p. 100.

Les honorables députés de la droite prétendent qu'en accordant un traitement de faveur à l'Angleterre sur nos marchés, nous contribuons à ses dépenses. Pourquoi ne pas lui accorder une préférence en lui commandant deux cuirassés, comme le propose le chef de l'opposition puisqu'ils seront mieux construits et coûteront moins cher? L'Australie et le Nouvelle-Zélande font construire leurs navires en Angleterre.

La nation anglaise est la plus grande nation colonisatrice qui ait jamais existé. L'Allemagne, la France, la Russie, l'Italie, les Etats-Unis ont essayé de faire de la colonisation, et tous ont lamentablement échoué. Les principes de la Constitution qui nous régit sont bien connus. Le roi est le commandant en chef, ici, comme en Angleterre, et le Parlement canadien exerce ses prérogatives, absolument comme le parlement anglais. Le roi peut dissoudre ce Parlement; il est pratiquement le seul qui

en ait le pouvoir. Le Canada fait partie de l'empire, ou il n'en fait pas partie; mais le Gouvernement cherche à détacher le Canada de la mère patrie en proposant la construction d'une flotte indépendante.

Tous les Canadiens étaient d'opinion que la guerre était une chose du passé. Dans les nations de l'Europe le militarisme est encore en honneur; les rues sont remplies de gens en uniforme et on voit des navires de guerre dans tous les ports. Ces nations sont obérées d'impôts et d'obligations qui devraient nous mettre en garde et nous empêcher d'entrer dans une pareille voie. Ces nations déplorent la situation dans laquelle elles se trouvent et cherchent le moyen d'en sortir. Nous en avons la preuve dans les diverses conférences de la paix qui ont eu lieu, et dans les moyens auxquels les puissances ont recours pour empêcher les hostilités, sur divers points du globe. Ces nations reconnaissent la futilité et l'inutilité de cet esprit barbare qui les force à s'armer.

Nous devrions remercier la Providence de vivre dans un pays pacifique et nous devrions soupirer après l'ouverture d'un congrès universel qui mettrait fin à ces armements insensés. Pourquoi, à l'aurore du vingtième siècle, dans un temps où tout le monde parle de la paix universelle, irions-nous, volontairement et de propos délibéré, nous engager dans une voie d'où les autres nations cherchent à sortir? Nous aimons à croire, et nous en avons de nombreuses preuves, que la force brutale n'est n'est pas le seul moyen de faire des conquêtes. Autrefois les guerres se faisaient avec l'épée et le fusil. Les armes d'aujourd'hui sont la pensée, les tarifs, les traités. La construction d'une flotte sera le premier pas vers l'ancien état de choses. Les puissances du vieux monde sont obligées de maintenir leurs flottes et leurs armées. Pourquoi chercherions-nous à les imiter?

La seule véritable attitude que nous devons prendre, c'est d'aider au maintien d'une marine centrale, et non pas d'en construire une séparée et indépendante, ainsi que nous le propose le Gouvernement. En adoptant ce plan, nous augmenterions nos dépenses sans diminuer celles de la Grande-Bretagne. Jusqu'à présent la Grande-Bretagne nous a protégés et, dans cette entreprise, nous ne pourrions l'aider tout en travaillant à nous protéger nous-mêmes. Il est reconnu que la marine de guerre impériale doit être maintenue à un effectif adéquat. La question est donc de savoir qui doit acquitter le coût de l'entretien de cette marine de guerre sur le pied qu'elle doit occuper. Le peuple de la Grande-Bretagne devrait accomplir cette tâche, même s'il lui manquait notre concours. La Nouvelle-Zélande dit: "Je vais fournir un Dreadnought et diminuer ainsi de $10,000,000 le montant de taxes que les contribuables anglais devront dépenser." L'Australie et les autres colonies et dépendances de la Grande-Bretagne ont déclaré la même chose. Chaque dollar qu'elles fournissent ainsi, sous la forme d'une gratification directe, représente un dollar de moins pris dans les goussets du contribuable anglais, tandis que la proposition du Gouvernement n'ajoutera rien à la puissance de la marine britannique, et elle ne diminuera pas d'un sou le fardeau des taxes que doit acquitter le contribuable britannique. Le Gouvernement canadien dit: Nous construirons une petite marine qui nous appartiendra. Cette marine sera sous la haute main du Parlement et nous ne l'enverrons au secours de la Grande-Bretagne que si cela nous plaît. Nous ajouterons $17,000,000 aux dépenses du pays, établissant ainsi le fardeau permanent d'une dépense annuelle sur les épaules de la population de ce pays. Mais les ministres ne peuvent démontrer que cette dépense ne diminuera d'un dollar le chiffre du montant que devra acquitter le contribuable britannique pour le maintien de la marine impériale. Jamais dans l'histoire du monde les faux prophètes ou les oiseaux de mauvais augure n'ont eu meilleure occasion que celle qui se présente aujourd'hui, et le Gouvernement peut fournir, aujourd'hui, plus de faux prophètes, plus d'oiseaux de mauvais augure sur un point donné, spécialement en ce qui se rapporte à cette question, qu'il n'y en a jamais existé auparavant. Nous pouvons compter les vaisseaux de l'ennemi pour calculer le nombre de soldats et de marins dont pourra disposer celui-ci, mais il nous est impossible de prévoir l'habileté des commandants de ces navires de guerre. Qui aurait cru que la Russie produirait un Souvaroff, ou la Corse un Napoléon Bonaparte, ou l'Autriche un Tegetthoff, ou le Japon un Togo? Si nous étudions l'histoire, nous devons remercier Dieu de ce que nous n'avons jamais eu une marine de guerre, et nous devrons nous réjouir encore plus si jamais le Canada ne possède semblable marine. Il est facile de peindre la figure d'un tigre sur un bouclier ainsi que le font les Chinois, mais il nous faudra plus qu'un radeau si nous voulons accomplir quelque chose d'utile en temps de guerre. Nous ne pouvons agir en mimes, ni tromper les nations du monde sur notre véritable puissance navale.

L'univers aujourd'hui cannaît parfaitement notre puissance militaire et notre puissance navale; il est impossible de le tromper. Le commerce maritime doit être protégé, et les hommes d'Etat de la Grande-Bretagne déclarent que le meilleur moyen de défendre ce commerce, c'est d'établir une marine de guerre agissant de concert. Il faut convoyer les bâtiments marchands, et on le fait avec un vaisseau de guerre. Quelle escorte pourrons-nous fournir avec

nos croiseurs chétifs et nos torpilleurs actuels? Le but des croiseurs, c'est d'observer la force et la puissance de l'ennemi, de revenir sur sa route afin de communiquer aux officiers en charge de l'escadre tous les renseignements qu'il a pu obtenir. Combattre ne saurait être le but de leur création, ni de leur emploi. Il faut un croiseur d'une vitesse plus grande et un approvisionnement voulu de charbon et de munitions. Cela est plus nécessaire que la capacité de combattre. Nous devons rester les maîtres de nos destinées et ne pas devenir des esclaves. Si nous nous plions aux tactiques de la guerre, nos énergies seront divisées. Il nous faut toute la force et toute la fermeté visibles pour développer nos ressources. La défense locale doit être étendue sur un plus grand nombre de points pour être de quelque utilité. L'ennemi choisira son point d'attaque et l'heure d'ouvrir les hostilités.

Avant de prendre une décision sur ce projet d'une marine militaire au Canada, consultons les militaires et les artisans, le cultivateur et le journalier, la capitaliste et celui qui travaille dans les mines, enfin tous ceux qui habitent notre territoire, qu'ils vivent dans l'intérieur du Canada ou sur le littoral maritime, et demandons à ces gens-là s'ils sont prêts à s'engager pour toujours à payer, payer et payer.

Le Gouvernement n'a pas reçu du peuple mandat pour forcer la Chambre d'adopter le projet dont il est question. La seule espérance que peut entretenir le Canada s'il commence à établir une marine de guerre, c'est de travailler des pieds et des mains à la construction et à l'entretien de cette marine, tout en payant, payant, payant. Notre peuple devrait s'unir dans un esprit courageux et patriotique, dévoué à la patrie et au drapeau national. S'il nous faut construire et entretenir une marine, toutes les parties du Canada et toutes les corporations qui forment notre peuple doivent se réunir dans cet esprit dont je parle et se montrer fidèles à notre patrie et à son drapeau. Un seul drapeau, une seule flotte, un seul trône, tel devrait être notre motto.

Considérons le spectacle humiliant que le Canada offre à l'univers à l'heure qu'il est, prêt à affirmer son indépendance.

Il ne veut pas s'engager dans une guerre sans le consentement du Parlement. Ne sommes-nous pas entraînés rapidement vers l'indépendance?

Figurez-vous, s'il vous plaît, la Grande-Bretagne, le dos au mur, combattant l'ennemi, demandant au Canada de venir à son secours, et le premier ministre du Canada et les membres de son cabinet discutant le bien fondé de la cause britannique, convoquant le Parlement pour entendre discuter cette question avant de décider si oui ou non nous devrions voler au secours de la mère patrie! Pourquoi engager des dépenses aussi énormes en vue de la construction d'une marine inutile comme le serait infailliblement celle que le Gouvernement se propose d'établir par le projet de la loi soumis au Parlement?

Il n'y a pas de danger que les nations européennes envoient leurs navires de guerre attaquer le Canada tant qu'elles n'auront pas battu la flotte britannique chez elle. Elles affaibliraient leur puissance et cela inutilement. Tant que la Grande-Bretagne sera la maîtresse de l'océan, il ne saurait être question pour le Canada de redouter l'attaque de l'étranger. Ces nations s'attaqueraient au cœur même de l'empire, non pas à ses parties extrêmes. Les navires canadiens si on les construits comme les ministres l'entendent, ne seront jamais exposés au combat, et, après la bataille, si la puissance de la Grande-Bretagne est supérieure, ces vaisseaux deviendront inutiles. Dans le cas de défaites, ces navires seront capturés ou coulés bas.

En terminant, qu'on me permette de dire au Gouvernement: Faites pour l'Angleterre ce que vous voudriez qu'elle fît pour vous.

Si la Grande-Bretagne a besoin d'aide, aujourd'hui—et je crois qu'elle en a besoin—vous lui refusez cette aide en déposant ce projet de loi. Vous prenez l'argent du peuple. La Grande-Bretagne vous a demandé du pain; vous lui offrez une pierre. Vous prenez l'argent que vous devriez consacrer à venir au secours de l'Angleterre en construisant des navires qui se rendront aux postes de combat, ainsi que le feront les navires de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie; au lieu de cela, vous gaspillez cet argent dans la création d'une marine inutile qui ne sera jamais une protection pour le Canada, ou pour l'empire. Si la Grande-Bretagne avait fait preuve d'ignorance en présentant sa requête en la façon qu'elle a employée, il ne faut pas oublier que si elle eût agi autrement en rendant publique cette demande, ses ennemis en connaîtraient aujourd'hui la nature.

Tenez-vous debout près du vieux drapeau et répondez à l'invite de l'Angleterre, et comptez que jamais vous ne regretterez avoir pris cette attitude. Une marine de guerre indépendante, telle que la propose le Gouvernement, implique des années de retard. La construction et l'armement de cette marine entraîneront des dépenses énormes de premier établissement, dépenses auxquelles il faudrait ajouter nécessairement le coût de l'entretien et du renouvellement de cette flotte sans compter l'établissement d'écoles et d'académies pour l'instruction des futurs officiers. J'ai une foi illimitée en mon souverain et en mon pays, un espoir qui ne saurait disparaître dans cet empire auquel j'appartiens. Que la marine de guerre continue à être le boulevard

flottant de notre territoire, et que le parlement de la mère patrie reste toujours notre guide.

La contribution la plus efficace que nous pourrions faire, contribution que nous n'aurons peut-être jamais l'occasion de renouveler, serait de fournir à la marine anglaise deux Dreadnought. Puis, s'il nous faut construire une marine, soumettons toute la question au peuple de ce pays, pour connaître son verdict. Je suis prêt à aider à la conservation de ce splendide héritage que nous avons reçu de nos aïeux. J'aime mon pays; j'ai foi en son avenir; je l'honore et je suis prêt à travailler pour lui, à vivre pour lui, et s'il en est besoin, à mourir pour lui, afin que son territoire reste intact et que son nom ne soit pas souillé.

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

Reprise de la séance.

M. VICTOR GEOFFRION (Chambly-Verchères): Monsieur l'Orateur, ce débat engagé depuis si longtemps sur cette très importante question de l'établissement d'une marine canadienne, a élucidé deux faits: la sagesse de la mesure proposée et la position illogique où se trouvent les adversaires de ce projet de résolution.

Ceux-ci, toutefois, se divisent en deux catégories—ceux qui sont en faveur de payer un tribut—peut-être vaudra-t-il mieux pour moi de ne pas employer cette expression, mais disons de payer une contribution à l'amirauté britannique, et ceux qui favorisent le *statu quo*. Le fait le plus illogique qui ressort de l'attitude prise par ceux qui combattent cette résolution, c'est, cela va sans dire, le fait qu'après avoir voté et parlé en faveur de la politique énoncée dans le projet de résolution du 29 mars dernier, ils combattent maintenant ce projet.

Quand ce projet de résolution fut soumis à la Chambre, l'honorable leader de la gauche (M. R. L. Borden) a pris une certaine attitude; aujourd'hui, il prône une politique tout à fait différente. Je devrai citer certaines parties des discours des honorables membres de la gauche, mais je m'efforcerai de rendre ces citations aussi courtes que possible, vu que nombre d'entre elles ont déjà servi à d'autres honorables députés. Pourtant, afin de rendre mon argumentation plus complète, je demanderais qu'on me permît de faire quelques brèves citations. Voici ce que disait l'honorable leader de l'opposition en discutant, ici même, le projet de résolution présenté par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) (page 3517 des Débats, v. a.):

En tant que mon très honorable ami le premier ministre a énoncé, aujourd'hui, la ligne de la politique relative à la défense navale de ce pays, je partage entièrement son opinion. Je crois sincèrement, d'abord, que la donnée véritable que nous devrions suivre sous ce rapport, c'est celle qui sert de base au projet d'après lequel le Canada aura, en propre, une marine de guerre. Je partage entièrement cet avis. L'Australie a voulu suivre une autre ligne de conduite vis-à-vis la mère patrie et cela n'a donné satisfaction sous aucun rapport. La population de la Grande-Bretagne a peut-être considéré cette contribution comme n'étant pas satisfaisante.

Puis à la page 3518:

Donc, je partage l'opinion du premier ministre sous ce rapport. J'ajouterai qu'avec lui j'estime qu'une dépense d'argent destinée à réaliser ce projet devrait, dans son ensemble au moins, être faite sous la haute main de notre propre Parlement, et qu'en accordant un crédit semblable, et qu'en pourvoyant nous-mêmes à la défense de notre propre littoral, grâce à la coopération des forces navales impériales, nous rendrions un service réel à la défense de l'empire et que nous remplirions notre devoir, non seulement envers le Canada, mais envers l'empire considéré comme un tout.

L'honorable leader de l'opposition a, depuis ce jour, jugé bon de modifier sa politique à trois reprises différentes.

Tout d'abord, le 29 mars 1909, il était en faveur de l'organisation rapide d'un service naval canadien, conformément aux recommandations de l'amirauté; il ne voulait pas de contribution en espèces;—ce fut son attitude première. Le 12 janvier 1910, il demandait l'organisation rapide et prudente d'une marine canadienne, plus le versement d'une somme égale à la valeur d'un Dreadnought;—c'était sa deuxième attitude. Enfin, le 3 février 1910, il ne voulait plus d'une marine canadienne; il fallait verser immédiatement une somme égale à la valeur de deux Dreadnought;—c'est sa troisième attitude.

A quoi faut-il attribuer ces volte-face? Chacun sait que le chef de l'opposition est un homme d'Etat, un avocat très distingué, capable de saisir toute question qui lui est soumise, de l'analyser sous ses aspects les plus divers. Pour quelle raison a-t-il cru devoir changer trois fois d'attitude en moins d'un an, si ce n'est parce que ses propres partisans lui ont infligé le supplice des poucettes et de la roue dont l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) nous a si longuement entretenus? Je ne trouve pas d'autre cause.

Le chef de l'opposition a jugé à propos de relever, selon que se dissipe la peur de l'Allemagne, le chiffre de la contribution qu'il veut que l'on verse à l'Angleterre. Lorsque, le 29 mars dernier, il s'est agi de discuter le projet de résolution déposé par le député de Toronto-nord, on avait lancé en Angleterre le cri du péril allemand, et ce cri n'avait pas tardé à trouver de l'écho en notre pays. Ceux d'entre nous qui n'a-

vaient pas étudié la question se crurent naturellement obligés d'attendre les événements, craignant que les bruits fussent fondés.

A cette époque-là, le chef de l'opposition était simplement en faveur de l'organisation d'une marine canadienne. Mais quand on eut discuté la question, quand on eut constaté en Angleterre, à l'époque des élections, qu'il ne s'agissait là que d'un truc électoral; quand les gouvernants de la Grande-Bretagne, le premier ministre et d'autres hommes d'Etat eurent déclaré que le péril allemand n'avait été imaginé que pour servir certaines fins électorales, le chef de l'opposition voulut que l'on fournît immédiatement un Dreadnought. Lorsque les élections furent terminées et qu'on eut constaté que le péril allemand était purement illusoire, le chef de l'opposition déclara qu'il ne voulait plus d'une marine canadienne, qu'il fallait que le Canada versât à la caisse de l'amirauté une contribution de $25,000,000.

Je m'adresse tout particulièrement à ceux des membres de la gauche qui pensent que c'est une contribution en espèces que l'on devrait verser. Je veux citer l'argument admirable auquel l'honorable député de Toronto-nord eut recours lorsqu'il discuta son projet de résolution du 29 mars dernier. Comme toutes celles que je ferai, cette citation est très courte, mais je suis sûr que la Chambre entière la goûtera infiniment. Cet argument est conçu en des termes admirables, il est marqué au coin de la logique la plus solide. Chacun sait qu'en cette circonstance-là l'honorable député de Toronto-nord prononça un discours d'une force remarquable. Pour ma part, l'argument en question m'a tellement frappé qu'on ne saurait, ce me semble, le citer trop souvent. Discutant les diverses manières de venir en aide à l'Angleterre et traitant tout particulièrement du mode de contribution directe, l'honorable député disait, ainsi qu'on peut le constater en se reportant à la page 3696 des " Débats " de l'an dernier:

Bien que ces objections aient une certaine force, que ce n'est pas, cependant, d'après moi, irrésistible, quelques-unes me paraissent avoir plus de force que d'autres, quand il s'agit de définir la part que nous devrions prendre dans la défense de l'empire. Je ne sais pas si je réussirai à me faire comprendre des membres de cette Chambre sur ce point, mais je l'essayerai brièvement.

La première et la plus grande objection que j'ai à une contribution fixe, c'est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille, en pleine vigueur et santé, qui loue les services de son voisin, à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même.

Voilà, à mon avis, à quoi se résume l'objection maîtresse qui se dresse contre l'aide

accordée sous cette forme. Mais ce n'est pas tout. Disons que, cette année, vous accordiez votre concours financier et que l'année prochaine et chaque année subséquente, vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt ou trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme. Sans doute, durant cette période de temps, le pays aura bénéficié de la protection de la flotte; mais, au Canada même, vous n'aurez rien créé de durable; vous n'aurez ni préparé le sol ni jeté en terre de semence se manifestant par le développement de nos moyens de défense. Et cependant, un jour ou l'autre, destinés que nous sommes à devenir une nation avec une population sans cesse croissante, il nous faut nécessairement des forces navales pour la défense de nos côtes et de l'intérieur.

L'intérêt manifeste par ce mode de participation financière à une dépense faite par un autre, tel n'est pas l'idéal que je désire pour le Canada. Je veux que l'on implante sur le sol même de notre jeune pays quelque chose qui pousse de profondes racines dans ce sol, croisse et se développe, et puisse inculquer à nos populations un esprit qui les anime à la défense du pays ou les porte à participer à la défense nationale, en leur inspirant le plus vif intérêt dans les gloires, les devoirs se rattachant à l'accomplissement de cette œuvre; car, après tout, voilà bien le suprême dédommagement accordé à une nation en retour des grands sacrifices qu'elle s'impose, tant pour son armée de terre que pour ses forces navales, en vue de la défense et de la protection des droits du pays.

Monsieur l'Orateur, je partage en tous points l'avis de l'honorable député de Toronto-nord à cet égard. Son raisonnement me paraît absolument irréfutable. Pour masquer sa volte-face, il a imaginé la raison d'urgence, et à l'entendre, son attitude présente sur cette question s'accorderait parfaitement avec le discours dont il accompagnait son projet de résolution du 29 mars dernier.

Je crois qu'il se trompe. De son propre aveu comme de celui de ses amis qui prennent la même attitude que lui, le prétexte d'urgence qu'il a imaginé repose sur la supposition que d'ici à quatre ou cinq ans l'Allemagne, qui s'arme rapidement, sera aussi puissante que l'Angleterre sur les mers. Si cette crainte de l'honorable député est fondée, l'urgence sera plus grande encore l'année prochaine, et quand viendra le jour fatal qu'il redoute, elle sera encore plus impérieuse que jamais. Pour être conséquent avec lui-même, l'honorable député devra donc demander l'an prochain qu'on donne encore vingt-cinq millions à l'Angleterre, cadeau qui devra être suivi d'autres selon que les circonstances deviendront de plus en plus critiques.

On sait que le représentant de Toronto-nord est le champion très actif de la cause de la tempérance et qu'au lieu d'aller, comme il a fait, prêcher la tempérance de ville en ville, de village en village, il aurait dû embrasser l'état de cabotin. C'est du sentiment, c'est du pathos qu'il a fait

en décrivant la situation de l'Angleterre. Il a représenté la mère patrie entourée de ses enfants à qui elle disait: M'aiderez-vous? Voyez: je suis épuisée, je ne puis plus suffire à la tâche. Aidez-moi; si vous n'en faites rien, je vous aimerai quand même. Il nous a montré le lion britannique se traînant de fatigue et disant à ses lionceaux rassemblés autour de lui: Enfants, regardez-moi: je n'en puis plus, secourez-moi! Quel tableau flatteur pour la légitime fierté de la nation anglaise! Songez donc! L'Angleterre avec son passé glorieux et sa longue série de victoires; l'Angleterre entourée d'alliés puissants et de colonies prêtes à voler à son secours à l'heure du danger; l'Angleterre dont les diplomates si renommés sont disséminés sur toute la surface du globe et dont la richesse est immense; l'Angleterre, cette nation de propriétaires fonciers et de lords dont il suffirait de la moitié de la fortune pour faire face à la circonstance critique imaginée par l'honorable député;—songez, monsieur l'Orateur, à l'effet que peuvent avoir de telles paroles quand elles parviennent à des oreilles allemandes. Que doivent penser les Allemands quand ils voient un homme d'Etat anglais représenter la nation britannique dans une situation aussi déplorable?

C'eût été bien autre chose si le premier ministre avait commis l'erreur d'adopter l'attitude que l'honorable député et ses amis prennent aujourd'hui. On aurait entendu mon honorable ami se lamenter sur le sort des pauvres colons, rappeler combien ils ont peiné, eux et leurs ancêtres pour coloniser le pays et le conserver à l'Angleterre; il les aurait représentés succombant sous le fardeau des taxes que nous leur aurions imposées pour donner ces vingt-cinq millions à l'Angleterre quand celle-ci n'en avait pas besoin et qu'elle avait tout l'argent qu'il lui fallait. Il nous aurait dit que le Canada n'a rien de mieux à faire que de s'occuper de son développement et de l'accroissement de sa puissance. Ce langage eût été celui d'un homme de cœur, il eût été conforme à la vérité.

Que dire de ceux qui s'opposent à l'organisation d'une marine, qui prétendent que ne devant rien à l'Angleterre, nous ne devrions absolument rien faire pour elle? C'est là ce que veulent l'honorable député de Jacques-Cartier et certains de ses amis de la province de Québec. A vrai dire, ce n'est pas à mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) qu'il convient d'attribuer la paternité d'un tel programme-politique; je crois qu'il a dû être induit en erreur par le chef du groupe nationaliste de la province de Québec. Le bruit court à Montréal et dans la province de Québec que le chef du groupe nationaliste aurait transporté l'honorable député de Jacques-Cartier sur une haute montagne et que là il lui aurait dit, en lui montrant la grande et belle province de Québec avec ses montagnes et ses lacs, ses plaines fertiles, ses vastes ressources et sa population heureuse et prospère: "Tout ceci vous appartiendra si vous voulez me suivre et adopter mon programme politique." Le député de Jacques-Cartier aurait répondu au grand tentateur de la province de Québec qu'il n'avait pas combattu l'ordre du jour du 29 mars dernier. "Mais, aurait repris le grand tentateur, vous pouvez toujours dire que vous ne l'aviez pas lu ou que, l'ayant lu, vous ne l'avez pas compris."

"Mon chef, aurait encore répondu l'honorable député de Jacques-Cartier, a une attitude différente: il veut que l'on vienne en aide à la Grande-Bretagne au moyen d'une contribution." "Ah bah! aurait conclu le grand tentateur, le double jeu est toujours là; vous pouvez affirmer sans crainte que Laurier ne veut rien faire, qu'il trahit sa province dont il sacrifie l'intérêt à celui de l'Angleterre; tandis que, de son côté, votre chef affirmera dans les autres provinces que Laurier trahit l'Angleterre et veut tout garder pour la province de Québec."

C'est ainsi que mon honorable ami de Jacques-Cartier aurait été tenté et aurait succombé à la tentation. On le vit partir pour Lachine accompagné du rire sardonique, du rire diabolique du grand tentateur de la province de Québec, et c'est alors qu'il prononça le fameux discours où il affirma que le Canada n'a rien de mieux à faire que de s'occuper de son propre développement, que nous ne devons rien à l'Angleterre et que c'est plutôt celle-ci qui est en dette avec nous. Il fit un discours soigné, bourré d'arguments, mais quand il fut revenu à la Chambre, il ne chanta plus la même chanson. Il prononça bien un nouveau discours, mais son programme politique n'éveillait plus chez lui le même enthousiasme qu'à Lachine. On le vit citer des extraits de rapports et de journaux, donner lecture de certaines lettres, mais il ne put rassembler assez de courage pour faire un plaidoyer aussi éloquent que celui de Lachine, parce que son maître était là-haut, dans la tribune des journalistes, qui dardait sur lui son dur regard d'aigle.

Un instant il a paru avoir le courage de déclarer que le Canada ne devait rien du tout à l'Angleterre, mais c'en était trop pour lui, ses genoux ont fléchi et il a roulé sous son pupitre. Le grand tentateur, pris de dégout, a quitté la tribune et nous ne l'avons pas revu. Cependant, le représentant de Jacques-Cartier s'est aussi laissé détourner de sa voie par d'autres influences de la province de Québec. Il y a dans notre province des journaux qui soutiennent que nous ne devrions rien faire pour venir en aide à l'Angleterre dans les présentes circonstances. Ainsi, il y a un

grand quotidien, l'"Action Sociale", qui met en vedette sur sa première page "Instaurare omnia in Christo"—Rétablir tout par le Christ. Ce journal trompe la population de Québec en prétendant, comme il le fait, qu'il parle au nom du clergé catholique de la province. Il ne peut pas parler au nom du clergé catholique de Québec, sachant, comme les catholiques le savent, ce que celui-ci doit à l'Angleterre, et sachant que sous le drapeau anglais nous sommes entièrement libres de pratiquer notre religion et de conserver nos institutions. Les rédacteurs de cette feuille trompent la population de Québec lorsqu'ils disent que le clergé de cette province est hostile à la politique de mon honorable ami, le leader de la Chambre.

Nous savons qu'à l'époque où sir Georges-Etienne Cartier a déposé son projet de loi, concernant la milice qui prévoyait en même temps la création d'une marine, le clergé de la province de Québec, à juste titre, il faut l'espérer, a approuvé d'une commune voix Cartier et sa politique.

En ce temps-là le revenu annuel du Canada n'était que de $15,000,000 à $20,000,000, et de nos jours il s'élève à $100,000,000. En ce temps-là, notre commerce représentait environ $150,000,000, et maintenant il représente près de $800,000,000. Il est impossible que le clergé de la province de Québec inspire ce journal, ainsi qu'on le prétend. J'ai la bonne fortune de compter au nombre de mes amis quelques-uns des ecclésiastiques éminents de Montréal et de la province de Québec et ceux-ci déplorent l'attitude de ce journal lorsqu'il prétend parler au nom du clergé.

Qu'adviendrait-il si la doctrine que prêchent cet organe et le représentant de Jacques-Cartier prévalait? Que se passerait-il si l'Angleterre disait: "Je ne puis rien obtenir de vous; vous refusez catégoriquement de faire quelque chose pour moi, quel intérêt ai-je à vous soutenir et à vous aider"? Où les catholiques de Québec chercheraient-ils une meilleure protection? Est-ce que ce serait aux Etats-Unis? Chacun sait que tel ne serait pas le désir du clergé ou des catholiques de la province de Québec. Tournerait-on les yeux vers l'Allemagne? Poser cette question, c'est y répondre.

S'adresserait-on à la France sachant que le clergé et les catholiques de la province de Québec déplorent l'attitude du gouvernement français envers certaines institutions catholiques de ce pays-là dont les membres accourent en foule où ils trouvent un asile sûr et paisible sous la protection du drapeau anglais?

Le représentant de Jacques-Cartier ne s'est pas rendu compte du loyalisme de la population de Québec. Il est étrange que les députés libéraux soient obligés de la défendre entre ceux des autres provinces qui ont pris la parole dans ces murs et même contre quelques-uns de nos concitoyens de la province de Québec. Les Français et les catholiques de cette province sont fidèles et leur affection pour l'Angleterre est sincère. Elle s'est manifestée si souvent qu'il semble presque ridicule de la défendre à maintes reprises.

Il y a peu d'années, lorsque nous est parvenue la nouvelle du trépas de la reine Victoria, cette femme illustre, tendre et admirable, les habitants de Québec ont éprouvé un chagrin réel. De nos jours, ce n'est pas seulement des sentiments de fidélité mais des sentiments d'amour, que la population de Québec ressent pour notre puissant et bon roi. Il n'y a pas longtemps, toute la province a été mise en liesse à la nouvelle de la conclusion d'une entente cordiale entre la France et l'Angleterre, et s'il survenait une guerre qui obligeât l'Angleterre à faire face à ses ennemis, les habitants de Québec se réjouiraient de voir, grâce à cette entente cordiale, la flotte puissante de la France aux côtés de la flotte d'Angleterre.

Je voudrais dire quelques mots au sujet du plébiscite que différents députés de la gauche ont proposé. C'est la doctrine du député de Jacques-Cartier, si je ne me trompe. Comment pourrions-nous, je le demande aux membres de l'opposition, tenir cette consultation populaire? Combien de questions poserions-nous. Faudrait-il en poser autant qu'il y a de factions dans la Chambre? Le chef de l'opposition a un programme qui comporte une contribution immédiate; le représentant de Jacques-Cartier est d'avis de ne rien faire, le député de Victoria-et-Haliburton veut que nous donnions cinq ou six Dreadnought à la fois et le député de la division Sainte-Anne (M. Doherty) soumet aussi une proposition différente. Il était très difficile de suivre son discours et de découvrir quel était son projet; mais après avoir parlé trois heures durant, pendant les cinq dernières minutes, il a réussi à dire, si j'ai bien saisi le sens de ses paroles, qu'il serait en faveur d'une contribution immédiate, pourvu qu'on nous consultât sur le chiffre de la dépense.

Il y aurait donc quatre programmes et, par conséquent, quatre questions à poser aux électeurs. Même si nous posions ces questions, il n'en serait pas moins très difficile de connaître la véritable pensée du corps électoral. Ainsi, des journaux entreprenants de Montréal ont cherché à connaître l'opinion de leurs lecteurs répandus dans tout le pays sur ce projet de marine, et les réponses qu'ils ont reçues prouvent qu'il existe une grande divergence d'opinions. Des milliers de réponses ont été envoyées; les uns disent: "Nous sommes en faveur du *statu quo* pourvu que nous promettions de voler au secours de l'Angleterre, à sa demande." D'autres disent: "Nous

approuverions la construction d'une marine canadienne à la condition de ne pas prendre part aux guerres de l'empire en pays étrangers." "Nous serions d'avis de donner une somme déterminée," disent les uns, "pourvu que nous eussions notre mot à dire au sujet de la politique étrangère de la Grande-Bretagne." Or, comment vous y prendriez-vous, que feriez-vous si votre plébiscite avait un résultat analogue à celui de cette consultation des journaux? Possédant un Gouvernement responsable dont les membres sont élus tous les quatre ans pour administrer les affaires publiques, n'est-il pas plus logique de laisser au Gouvernement et au Parlement du Canada le soin de résoudre ce problème qui, en réalité, n'est qu'un corollaire de la politique militaire du présent ministère?

Je soutiens, monsieur l'Orateur, que le meilleur moyen de prouver que nous sommes de véritables Canadiens c'est de suivre la ligne de conduite que j'ai tracée. N'oublions pas que la protection de notre commerce est l'objet primordial de la construction d'une marine canadienne. Faisant momentanément abstraction des sentiments de loyalisme qui animent tous les habitants de ce pays pour n'envisager la question qu'au point de vue pratique, n'est-il pas vrai que les progrès de l'industrie des chantiers maritimes seraient d'une grande importance pour le Canada? N'est-ce pas que la construction navale en Angleterre est une source de grandes richesses et n'est-il pas vrai qu'au Canada nous avons tout ce qu'il faut pour construire des vaisseaux de guerre aussi bien que des bâtiments marchands? Ainsi que le représentant de Pictou l'a éloquemment fait ressortir, le Canada possède le fer, l'acier, la houille, le bois et, par-dessus tout, une population industrieuse et intelligente.

De nos jours, tous les pays civilisés de l'univers font de grands sacrifices pour établir entre eux de nouvelles routes commerciales, et pourquoi le Canada resterait-il en arrière à cet égard? En faisant abstraction de la question de sentiment, je le répète, nous avons l'occasion de créer une industrie qui procurera probablement des millions de dollars à ce pays et du travail à des milliers de nos concitoyens. Laisserons-nous fuir cette occasion? Préférerons-nous prendre $25,000,000 et les envoyer en Angleterre, ou bien nous bornerons-nous à nous croiser les bras lorsque nous accordons volontiers des millions de dollars pour améliorer nos canaux et outiller nos ports et pour notre milice? Je crois que nous devons nous montrer plus Canadiens que cela. Et, si nous créons une marine canadienne conformément aux grandes lignes du projet de loi que nous discutons, lorsque l'Angleterre sera réellement en danger, elle pourra compter que, dans la province de Québec comme dans les autres provinces du Canada, chacun fera son devoir.

M. P. E. BLODIN (Champlain) (texte): Monsieur l'Orateur, je me permettrai de féliciter tout simplement l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Geoffrion), de son magnifique effort oratoire, mais je ne crois pas devoir le suivre dans le dédale plus ou moins obscur de son argumentation. Il ne s'est pas même efforcé de nous prouver qu'il était autorisé de décider l'importante question qui est devant cette Chambre par son souverain, qui est le peuple, ou qu'il en a reçu un mandat à cet effet.

Malgré le regret que j'en éprouve, je me sens obligé de protester hautement à la fois contre la politique du Gouvernement et contre celle de mon propre parti, sur cette question de la création d'une marine Canado-Impériale, ou d'une contribution en argent.

Et en me levant pour appuyer l'amendement proposé par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), par lequel il demande un appel au peuple préalablement à aucune décision en cette matière, j'ai la pleine conscience de n'obéir qu'à la stricte dictée de mon respect pour le peuple et les institutions de ce pays, comme l'honorable député l'a fait lui-même.

Je ne veux pas douter de la sincérité des orateurs qui m'ont précédé, ni rechercher jusqu'à quel point l'effort oratoire remplace la logique et parfois la vérité, dans leurs discours; mais vous me permettrez, monsieur l'Orateur, de dire que l'argumentation de mon honorable ami de Jacques-Cartier est encore intacte malgré ces assauts plus brillants et astucieux que sérieux et convainquants.

Son discours domine encore ce débat, plutôt obscurci, de toute la hauteur lumineuse du principe qui l'a inspiré; et il restera, comme on l'a déjà dit: "une page d'histoire vraie, un monument de logique et de bons sens", dans nos annales parlementaires.

On a beaucoup parlé, jusqu'ici, des dangers de toutes sortes, qui, à mon sens, menacent bien plus les rives lointaines de l'imagination que celles de notre patrie; mais on n'a peu ou point parlé du grand danger, du seul vraiment évident et vraiment imminent qui menace le plus cher et le plus sacré de nos droits: celui du gouvernement de ce pays par le peuple et non par des ministres autocrates, celui du gouvernement de ce pays par le peuple et non par cent quarante députés sans mandat et sans autorisation. Car, c'est sans mandat de lui, sans sa connaissance et sans son consentement que ces honorables messieurs proposent et sanctionnent cette mesure extraordinaire qui, de l'aveu de tous, dépasse en importance et en conséquences formidables les plus angoissants problèmes qui aient jamais ému ce pays. Et je de-

mande à ces messieurs quand le peuple, qui est après tout le seul maître, le seul souverain de ce pays, car en terre britannique, le roi lui-même n'est que le représentant suprême de la volonté nationale, je demande, dis-je, à ces messieurs de la droite, quand le peuple leur a-t-il donné mandat de mettre une telle politique à exécution?

A quoi sert d'invoquer la résolution du 29 mars 1909, qui n'a pas plus lié les membres de cette Chambre que les mille et une autres résolutions adoptées comme celle-ci, à l'unanimité, et qui reposent maintenant et pour toujours dans le large cimetière du Gouvernement où elles n'entendront jamais la trompette de la résurrection?

Et en admettant que cette résolution ait pû nous lier, par quelle magie de la logique, peut-on prétendre qu'elle puisse lier le peuple qui n'y a pas pris part, qui ne s'y est pas engagé, et qui ne l'a pas autorisée? Et le rapport des différentes conférences impériales, dont on invoque la longue publicité, fournit-il un argument plus sérieux et plus justifiable que le premier, pour refuser un appel au peuple?

Ce rapport, qui peut contenir, mais infiniment moins qu'on ne l'a dit, quelques germes imperceptibles de la politique actuelle, pour peu qu'il ait été communiqué aux électeurs, à la masse du peuple, y a été interprété comme contenant le refus absolu du Canada d'entrer dans la politique impériale, et comme rien autre chose; et voilà tout ce que le peuple de ce pays en a jamais su—voilà tout ce qu'il en a jamais connu. Et qui peut me contredire ici, si j'affirme que jamais ce Gouvernement, ni l'honorable premier ministre, ni aucun de ses partisans, n'ont jamais rien fait jusqu'à présent pour changer ou pour détruire cette croyance populaire?. . .

Jamais non plus ils ne lui ont dit un seul mot de la politique qu'ils nous soumettent aujourd'hui.

Quelques honorables ministres sont venus dans mon comté, lors des dernières élections; ils ont gardé le silence le plus entier sur cette question.

Et je reste encore dans les bornes de la vérité, et de la modération si je dis que c'est plutôt tout le contraire de la politique actuelle qu'ils ont prêché lors des dernières élections et depuis l'origine de cette question, et je n'en veux citer qu'une preuve entre mille. Voici ce que disait le "Canada" du 5 octobre 1903, dans un article intitulé "Participation Militaire":

Il suffirait de quelques exaltés, passant une résolution et demandant l'intervention, pour que l'Angleterre prenne le Canada au mot et lui dise: "C'est bon, envoyez vos soldats et vos vaisseaux." Et nos braves Canadiens seraient obligés d'aller se battre pour les beaux yeux de la Macédoine et pour la grande joie des bachi-bouzouczs. Tandis qu'en restant comme nous sommes, personne ne peut nous

demander de marcher. Que ceux qui passent des résolutions y aillent si cela leur plait, mais les Canayens ne marchent pas. Ah oui, conservons longtemps le 'statu quo", c'est notre salut. Maintenons fermement au pouvoir sir Wilfrid Laurier qui a donné au peuple canadien l'assurance de ne pas laisser entraîner notre pays dans le tourbillon militaire, ni dans les querelles d'autrui. Nous sommes bien, restons comme nous sommes.

Mais pour éviter ce point qu'ils ne peuvent nier, nos honorables collègues ont eu recours, depuis le commencement de ce débat, à leur tactique habituelle de taire leur faiblesse et leurs péchés; ils n'en n'ont point parlé. Et pour échapper aux conséquences rigoureuses de ce fait évident, ils se sont efforcés de diminuer en apparence, aux yeux du public, l'énormité de l'entreprise dans laquelle ils vont nous jeter, et de réduire aux proportions d'une bagatelle les sommes fabuleuses qu'elle va nous coûter.

Ils ont dû admettre, cependant, que la première dépense sera de quinze millions au moins. Et si nous tenons compte de cet important aveu du premier ministre "qu'il en sera peut-être de ces prévisions comme de ceux du Transcontinental, et qu'il pourra s'ensuivre des dépenses beaucoup plus lourdes,"—si nous tenons compte des détails nouveaux que chaque jour nous apporte, toujours de plus en plus considérables, comme par exemple de cette évaluation de l'amiral Kingsmill, que l'honorable ministre de la Milice paraissait si effrayé de nous communiquer, l'autre jour, nous devons, sans effort d'imagination, porter cette dépense initiale à vingt-cinq millions, plutôt qu'à quinze millions.

Et ce n'est là qu'une partie de la vérité; car ces honorables membres se sont bien gardés d'écarter devant les yeux du public le voile qui lui dérobe encore les obligations de l'avenir, ce gouffre du militarisme dont l'honorable Premier nous parlait autrefois d'une manière si éloquente, et que l'expérience des vieilles nations nous montre d'une manière si claire, si précise et si inquiétante.

Ils n'ont pas dit, non plus, à leurs électeurs, qu'une fois lancé dans la voie des armements, un peuple doit augmenter et toujours augmenter ses armées, multiplier et toujours multiplier ses navires de guerre. Mais l'exemple de notre propre milice, dont le budget annuel a augmenté de six millions en quelques années, est suffisant à nous rendre soupçonneux du silence de ces messieurs, et défiants de leur optimisme. Mais ils vont plus loin encore dans leur tentative d'endormir l'opinion publique, et depuis le commencement de ce débat ils se sont efforcés de laisser entendre que cette loi nouvelle et inouïe découle naturellement de nos statuts, et qu'elle n'est que le développement de notre loi actuelle de la milice.

L'article 69 de cette dernière loi décrète expressément que le Gouverneur en conseil ne pourra mettre notre milice en service actif sur les frontières ou au delà, que pour la défense du Canada. Malgré les affirmations contraires, je persiste à dire que cette disposition ne justifie pas les conclusions que ces honorables messieurs, à savoir que le Canada est tenu de partager toutes les guerres de l'empire, mais qu'il en résulte plutôt que le Canada n'est tenu qu'à ses propres guerres, et qu'il n'est en guerre que lorsqu'il est attaqué.

C'est ainsi que l'a toujours interprété le peuple de ce pays; et la loi qu'on nous propose en est une qu'il ignore, qui est contraire à ses croyances politiques, et sur laquelle il n'a jamais été consulté.

Mais le peuple, aux yeux de ces honorables messieurs de la droite, le peuple, ils l'ont assez répété, ils l'ont assez laissé entendre, le peuple, pour eux, est un grand enfant en tutelle, qu'il ne faut pas consulter sur ces graves questions, par crainte de son fanatisme et de ses passions juvéniles. Cette conviction domine tellement l'esprit de nos honorables collègues, que l'aveu en déborde de tous leurs discours, il s'échappe par toutes les nombreuses fissures de leur argumentation.

Monsieur l'Orateur, j'avoue sincèrement que je ne puis comprendre l'efficacité de la convocation du Parlement après le départ de notre flotte, pour exprimer après coup son approbation ou sa désapprobation. . . Et je ne puis voir dans cette disposition qu'un dernier subterfuge pour cacher grossièrement aux yeux du peuple le coup funeste que l'on porte à son droit absolu jusqu'ici de contrôler les deniers publics que l'on engage, ici, en ce moment même, d'avance et sans son consentement; un dernier subterfuge pour cacher à peine et de la manière la plus méprisante l'atteinte humiliante dont on blesse à jamais la conscience nationale, en imposant à tout un pays une guerre qu'il n'aura ni déclarée, ni désirée, et qu'il réprouvera peut-être.

Voilà, monsieur l'Orateur, autant de choses nouvelles que le peuple, après tout, a le droit de connaître et d'apprécier avant d'y être lié à jamais. Ce sont là autant de considérations nouvelles qui justifient amplement l'amendement de l'honorable député de Jacques-Cartier, et qui feront de cette loi, si elle est adoptée ainsi, non-seulement un abus de mandat, mais un attentat à la liberté populaire et aux institutions de ce pays.

Mais je ne veux pas reprendre mon siège sans déclarer à ce Gouvernement que je suis prêt à subir les conséquences extrêmes de mes convictions, afin de décharger entièrement ma responsabilité du forfait qu'il va commettre; et puisqu'il refuse l'appel au peuple que nous lui demandons, avec les milliers de signataires des requêtes que nous lui avons présentées, je suis prêt, monsieur l'Orateur, à remettre immédiatement ma démission entre vos mains, si l'honorable ministre des Postes (M. Lemieux), qui s'est fait le défenseur de cette politique dans ma province, veut faire de même et venir subir avec moi les risques d'une élection dans le comté de Champlain, où il trouvera, je l'assure, une population au-dessus de l'esprit de fanatisme et de parti que lui et ses honorables amis semblent tant redouter chez notre peuple.

Monsieur l'Orateur, je me suis joint de tout cœur à l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty), lorsqu'il félicitait l'honorable premier ministre de son prompt retour à la santé. J'en étais particulièrement heureux, mais je suis certain que l'honorable député n'a pas dit là toute sa pensée et a tu le meilleur de son âme. Il aurait voulu rajeunir l'honorable premier ministre. Nous voudrions tous le rajeunir, espérant qu'avec ses brillantes années de jeunesse il retrouverait ses convictions d'autrefois, et qu'au lieu de défendre ce bill devant la Chambre, il le combattrait à nos côtés.

M. C. A. WILSON (Laval) (texte): Monsieur l'Orateur, avant que la trompette du jugement dernier de nos institutions parlementaires embouchée par l'honorable député de Jacques-Cartier et réembouchée par l'honorable député de Champlain (M. Blondin), ait cessé de se faire entendre. . .

M. BLONDIN: De la résurrection.

M. WILSON: Je demande la permission d'élever ma faible voix avant que le Gouvernement, le parti libéral et le peuple tout entier soient entrés dans l'éternité, heureuse ou malheureuse, dont l'honorable député a parlé. Je le ferai dans une langue qui n'est pas la mienne, mais que tout le monde comprend ici.

Monsieur l'Orateur, j'appuierai le bill n° 95, et je désire exposer en quelques mots mes raisons pour en agir ainsi. La principale raison, je devrais dire plutôt la seule raison, car elle renferme toutes les autres, est que le Canada est aujourd'hui une nation, et qu'en cette qualité il occupe une position, un rang parmi les autres nations du monde et à plus forte raison parmi les dominions, les colonies et possessions, qui font partie de l'empire britannique, un empire sur lequel le soleil ne se couche jamais.

En tant que nation, le Canada a 1°, un rang à tenir, 2°, un territoire à défendre, 3°, un commerce à protéger, 4°, diverses obligations envers elle-même, la métropole et l'empire; et ces devoirs et obligations, avec votre gracieuse indulgence, dont je réclame la pleine mesure, je les soumettrai à l'examen de la Chambre.

La création d'une marine nationale est un devoir du moment dont le ministère ne saurait se dégager sans trahir le mandat qui lui a été confié par le peuple canadien, devoir auquel il ne saurait se soustraire sans porter atteinte aux droits les plus sacrés, au bien-être et aux intérêts du peuple.

Les avantages résultant de la contruction d'une flotte canadienne au point de vue industriel sont aussi d'une importance vitale pour notre peuple. Ce sont: la création d'une nouvelle industrie, celle de la construction des navires, l'établissement d'arsenaux maritimes. La construction de navires, au Canada même, par le peuple canadien, le développement de diverses industries accessoires, l'établissement d'une école de marine, la défense de notre littoral, la défense du territoire de concert avec la milice, la protection du cabotage, du commerce intérieur, du commerce au long cours.

Je vais m'appliquer maintenant à réfuter certaines objections formulées contre ce projet de loi. Mes conclusions se trouvent dans les diverses dispositions du bill déposé l'autre jour sur le bureau de la Chambre et qui font le sujet du présent débat.

Mais, monsieur l'Orateur, tout d'abord, le Canada est-il une nation? Les caractères essentiels et distinctifs d'une nation, les caractères indispensables à son existence, sont avant tout et par-dessus tout les suivants: unité de législation, exercice du Gouvernement, droit d'exprimer librement la volonté de l'ensemble du pays et de l'exprimer sous forme de lois, jouissance d'une constitution, en un mot, existence distincte en tant que pouvoir public et judiciaire. Le pouvoir aux mains du peuple et la libre initiative en matière de législation ou d'administration, ce sont là les principaux attributs d'une nation. Le peuple canadien, aux termes de la définition classique et complète indiquée ci-dessus, jouit-il d'une existence organique politique, sociale, judiciaire, commune et internationale? Cette existence reproduit-elle bien les conditions énumérées ci-dessus? C'est à vous, monsieur l'Orateur, de le dire. Pour ma part, je n'irai pas jusqu'à dire que "poser la question c'est la résoudre"; mais mon intelligence, ma conscience et mon patriotisme sont satisfaits et n'en demandent pas davantage. Il est vrai qu'on a refusé au Canada cette qualité de nation. D'aucuns disent: "On parle de citer de nous quelquefois comme d'une nation, mais nous ne sommes qu'une colonie. Notre constitution est aussi libérale qu'elle peut l'être, étant donné que le Canada est une colonie et dès lors une possession".

En réponse je dirai que je préfère beaucoup l'affirmation du savant professeur Wrong, de l'université de Toronto, qui, en présence de cet homme éminent l'honorable James Bryce, ambassadeur de la Grande-Bretagne à Washington, a nettement déclaré que le Canada était de fait un pays libre; que l'ambassadeur de la Grande-Bretagne à Washington avait un rôle des plus difficiles à remplir, beaucoup plus embarrassant que celui des autres diplomates, puisqu'il avait à servir et représenter deux nations au lieu d'une, savoir l'Angleterre et le Canada. Et il ajouta ceci:

> En théorie le roi règne, mais en réalité il n'a pas de pouvoir politique, c'est le premier ministre qui gouverne. En théorie, le Canada est une colonie, mais en réalité elle est une nation indépendante.

Après tout, monsieur l'Orateur, il ne s'agit pas de jouer sur les mots. Comme l'a déclaré un savant professeur allemand, M. Bluntschli:

> La loi internationale n'établit aucun tribunal humain chargé de décréter si un groupe d'hommes est ou non dans les conditions voulues pour former une nation; seul le tribunal de Dieu est apte à prononcer, et ses décrets sont inscrits dans l'histoire du monde.

Monsieur l'Orateur, j'ai prononcé un mot terrible, le mot "indépendant". Je m'attends bien qu'il me faudra répondre de ce crime atroce aux honorables députés de Toronto-nord (M. Foster) et de Frontenac (M. Edwards), qui l'autre jour accusèrent le premier ministre d'être un très méchant homme qui, depuis 1866 jusqu'à nos jours, et encore actuellement, parcourt le pays prêchant l'indépendance, dénigrant et tournant en ridicule "la diplomatie de l'empire anglais, infusant un mortel poison dans les esprits de nos jeunes générations de Canadiens". Et il poursuit en ces termes:

> Mais il a fait plus. Depuis 10 ou 15 ans, il n'a jamais manqué l'occasion de représenter le Canada comme étant un danger mortel, occupé à arracher au gouvernement tyrannique, à ce gouvernement tyrannique, des droits et des privilèges, et autant que sa très fertile imagination lui a permis de le faire, il a exagéré les droits et privilèges dont nous jouissons aujourd'hui, grâce aux concessions de la prérogative britannique. De sorte que son ministre de la Marine revient plus tard de la conférence de 1909 et dit: Nous avons arraché à la Grande-Bretagne notre autonomie politique, nous avons arraché à la Grande-Bretagne le droit de faire nos propres traités; nous avons arraché à la Grande-Bretagne notre autonomie fiscale; et maintenant je reviens avec notre autonomie navale. C'est mon très honorable ami qui dit toutes ces choses. Ses subalternes répètent ce qu'il a dit. Ce sont là tout simplement les résultats de ses enseignements.

Et il continue sur ce ton pour plusieurs lignes encore. Il cite aussi des phrases détachées des discours de sir Wilfrid Laurier prononcés à diverses dates, de 1888 à 1890, dans les termes suivants:

En 1888, dans la Chambre des communes, il disait:

Le temps approche où les relations actuelles entre la Grande-Bretagne et le Canada doivent devenir plus intimes ou cesser tout à fait.

Au club National, le 2 juillet 1890, il a fait une autre profession de foi:

Je ne veux pas dire que nous devons toujours rester une colonie; au contraire le jour arrive où notre pays devra prendre sa place parmi les nations du monde.

Mais je ne veux pas que mon pays acquère son indépendance au moyen de l'hostilité d'une race envers l'autre.

Oui, de l'avis des honorables députés de Toronto-nord, de Frontenac et d'ailleurs, ce Français, ce Québecois de Laurier, est un homme des plus affreux, des plus dangereux, pour avoir osé ainsi parler. Il n'est personne dans l'empire britannique qui ne soit prêt à répudier ces déclarations, ou du moins, il ne se trouvera personne pour émettre pareille opinion dans cette bonne ville de Toronto, dans cette loyale province d'Ontario.

Loin de moi la pensée d'agacer les nerfs de mes honorables amis, ou d'outrager leur impérialisme si pur et si désintéressé; mais pour leur propre édification, je leur demanderai la permission de lire l'extrait suivant:

Il est impossible désormais pour un Canadien de ne point reconnaître à son pays le rang et la dignité d'une nation. Les idées et les habitudes de la population anglaise assurent le maintien et le développement des privilèges d'autonomie dont nous avons si longtemps joui. Nos relations avec la couronne britannique, tout en reposant sur une fidélité à toute épreuve, ne sauraient supporter d'entrave dans l'ordre économique, et tendent rapidement, dans nos rapports avec l'étranger, à déterminer un régime de liberté d'action et d'autonomie administrative pour tout ce qui regarde le Canada. Nous confectionnons nos propres lois.....Les autorités impériales ne cherchent nullement à nous contrecarrer. Il ne paraît plus possible de nous refuser le droit de conclure nos propres traités, même dans les cas où les intérêts de l'empire en seront indirectement influencés. Les garnisons de troupes anglaises ont été rappelées, et le Canada gère en dernier ressort et sans contrôle ses affaires militaires. Les grands ports fortifiés du Canada que la Grande-Bretagne jugeait être partie essentielle de ce grand système de défense maritime au moyen duquel elle a maintenu sa suprématie sur les mers et exercé la police du globe, ont été mis à la charge du Canada. Dans son attitude vis-à-vis de la Grande-Bretagne, le Canada, tout en restant loyal, est indépendant. Il regarde en face le reste du monde, puissance impériale, autonome, libre à tous égards importants.

C'est là un extrait d'une belle étude intitulée "Le Canada aura-t-il sa propre marine", par Mme W. Hewes-Oliphant, de Toronto, et cette ville en a été si fière qu'un prix de $400 a été accordé à l'auteur, et songez bien par Toronto!

Mais il est possible, monsieur l'Orateur, que cette autorité ne dise rien à l'esprit de l'honorable député (M. Foster), et que sa conscience n'en soit aucunement troublée. Loin de moi la pensée de la convertir à cette doctrine; mais qu'il me permette de lui citer une opinion sur le même sujet, quoique sur un aspect autre de la question, celle d'un homme éminent naguère de Toronto et occupant aujourd'hui une très haute position dans cette ville plus ou moins loyale de Montréal, je veux dire Sa Grâce l'archevêque Farthing. Ce qui suit est extrait d'un journal:

L'évêque Farthing a prononcé un discours des plus francs devant un auditoire composé de membres en vue de l'église anglicane réunis à l'occasion du premier dîner annuel de la fédération des sociétés anglicanes qui a eu lieu hier soir au Canada Club.

Parlant au nom de l'église anglicane du Canada, il a fait une déclaration frappante, affirmant son entière indépendance par rapport à l'église métropolitaine d'Angleterre. Puis il a critiqué vertement le conseil de ville de Montréal à cause de son apathie en présence de l'épidémie de fièvre typhoïde, et il a exhorté tous les membres de l'église anglicane à travailler en vue d'assurer une meilleure gestion de la chose publique.

Vous ne devez d'allégeance qu'envers le primat du Canada.

N'oublions pas, déclare l'évêque Farthing, que nous sommes une église nationale. On semble croire de l'autre côté de l'océan que nous ne saurions légiférer, ni faire un pas, si l'église métropolitaine ne nous y autorise. Personne plus que moi ne respecte cette église; personne ne lui est plus redevable que moi; tout ce que je suis moralement et spirituellement, c'est à elle que je le dois. Mais ici, nous sommes comme un jeune ménage qui s'établit à son compte. Nous ne sommes pas destinés à rester à jamais sous la dictée de la mère dont nous avons quitté le foyer, et pour qui nous avons cependant le plus profond respect, le plus profond amour, la plus grande vénération. Nous formons ici une église nationale indépendante.

Nous nous rendons compte aujourd'hui plus que jamais de la justesse des vues de tous ces grands hommes d'Etat, de ces hommes politiques de génie qui ont illustré l'empire, surtout dans le cours de la dernière moitié du siècle dernier, et parmi lesquels resplendit d'un grand éclat feu lord Russell. Si vous me le permettez, je citerai un court extrait du fameux discours qu'il prononça à Westminster le 8 février 1850, sur le sujet de la politique coloniale. Je regrette que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) ne soit pas à son siège, car je crois qu'il serait très scandalisé du discours prononcé par lord John Russell. Je n'en citerai qu'une petite partie.

L'hon. M. LEMIEUX: Citez-le en entier.

M. C. A. WILSON: Avec plaisir. Il s'exprima en ces termes:

Puis, à mon avis, conformément à la règle que vous avez adoptée dans le gouvernement de vos possessions de l'Amérique du Nord, vous devriez vous appliquer le plus possible

à introduire et maintenir un régime de liberté politique dans toutes vos colonies. Dans tous les cas où vous prétendez qu'un régime de liberté politique ne saurait être établi, je tiens que vous êtes tenus d'expliquer pourquoi, de montrer que la colonie est occupée par une race impropre au maniement d'institutions libres, que sa population n'est pas d'origine anglaise, ou n'est pas suffisamment mêlée de population anglaise pour qu'il soit .prudent d'y établir des institutions représentatives.

A moins que vous ne puissiez offrir la preuve d'un tel état de choses, je crois qu'en thèse générale, vous devriez envoyer dans les différentes parties du monde et maintenir dans vos différentes colonies des hommes de race anglaise, qui soient capables de se gouverner eux-mêmes; des hommes à qui vous direz qu'ils ont toute liberté de se gouverner eux-mêmes et que, tout en étant leurs représentants en ce qui touche aux affaires du dehors, vous n'entendez vous mêler en rien de leur affaires domestiques, sauf dans les cas où il pourrait y avoir nécessité évidente d'intervenir en vue d'empêcher un conflit possible dans la colonie elle-même.

Mais ce que je dis, c'est que nous ne devrions pas nous arrêter à considérer s'il pourrait être sage de nous séparer de ces colonies, de relâcher les liens qui les attachent à nous ou même de les abandonner de plus en plus dans leurs moyens de défense contre les puissances étrangères.

A mon avis, non seulement vous pourriez sans danger, pour le moment, procéder d'après ces principes, mais encore bien des questions peuvent s'élever que vous pouvez résoudre sans risque d'un conflit comme celui qui s'est produit avec nos anciennes possessions d'Amérique, qui sont aujourd'hui les Etats-Unis. Lorsque j'étudie les causes de cette malheureuse dispute, je ne puis me retenir de penser qu'elle a été la conséquence, non pas d'une simple erreur ni d'une simple bévue, mais d'une longue suite d'erreurs et de bévues..... A la vérité, je me suis attendu avec d'autres, que certaines de nos colonies pourraient tellement croître en population et en richesse qu'un jour elles soient tentées de dire: Nous sommes devenues assez fortes pour nous permettre d'être indépendants de l'Angleterre. Le joug commence à nous peser, et l'heure est venue où nous pensons être en état de maintenir notre indépendance avec l'Angleterre pour alliée et pour amie. Je ne crois pas que cette heure soit déjà proche. En attendant, faisons notre possible pour les rendre propres à se gouverner eux-mêmes; donnons-leur, dans la mesure où nous le pouvons, la capacité de régler leurs propres affaires; qu'elles croissent en richesse et en population. Après cela, qu'il arrive ce qu'il pourra, nous aurons la consolation de pouvoir dire que nous avons contribué au bonheur de l'humanité.

Et dire que lord John Russel était le premier ministre de l'Angleterre!

Sans endosser toutes les observations ci-dessus, sans partager toutes les opinions exprimées par ces hommes éminents, j'ai pensé qu'il pourrait être bon de les rapporter devant cette Chambre pour le bénéfice de tous, et chacun pourra, dans mon humble jugement, en tirer d'utiles leçons de tolérance, de liberté, de langage, dans les parlements britanniques de la métropole ou d'ailleurs. Personne n'aurait pensé alors, ni ne penserait aujourd'hui à accuser lord Russell de trahison ni de déloyauté à cause de ses paroles ou de ses prédictions. Mais ici, pour une certaine classe de personnes, cela semble presqu'un crime de disserter sur l'avenir de notre pays, sur ce que cet avenir nous réserve, ou encore sur ce que nous pouvons faire en vue de préparer cet avenir.

M. WILSON.

Je voudrais cependant, monsieur l'Orateur, être bien compris. Je ne suis pas en faveur de l'indépendance du Canada dans le sens que certaines personnes attachent à cette expression. Je ne me fais pas l'apôtre de cette doctrine. De quelque mot que l'on se serve: indépendance, autonomie, nation ou colonie, tout cela a peu d'importance pour moi, aussi longtemps que nous demeurons ce que nous sommes. Rien de plus, mais rien de moins. Nous avons besoin d'être protégés par la métropole et, à tous les points de vue: national, politique, commercial et même sentinental, le Canada ne peut que gagner et profiter à cette protection. Pas de disjonction, pas de séparation, mais alliance et bonne intelligence entre la mère patrie et sa fille jouissant d'une large autonomie, telle est ma devise. Au reste, monsieur l'Orateur, nous ne savons pas ce que l'avenir nous réserve, ce que va nous apporter notre évolution matérielle. Il se peut qu'un jour l'on nous abandonne à nos propres ressources, et c'est une des raisons pour lesquelles nous devons nous préparer. Entre autres dispositions à prendre, la construction d'une marine me paraît être de première nécessité. Il est conforme à la raison que nous ayons une marine à nous. Que nous arriverait-il en cas de conflit entre l'Angleterre et l'Allemagne par exemple ou entre l'Angleterre et l'une quelconque des grandes puissances européennes? Pour ma part, monsieur l'Orateur, j'ai mes doutes sur la question de savoir s'il y a menace ou non de la part de l'Allemagne, et je crois avoir raison de douter et de me demander si ceux qui appréhendent un conflit ont bien tort. La seule chose dont nous soyons certains, c'est que cette agitation ravive en ce moment la question de la défense navale. Et le peuple de ce pays, d'accord avec la majorité des membres de ce Parlement, est convaincu que l'heure est arrivée pour nous de fortifier et de protéger notre jeune nation.

Il serait oiseux de donner trop d'importance aux articles provocateurs d'un Robert Blatchford, ou de cette légion de journalistes de même acabit qui, dans la presse allemande, dans la presse anglaise ou dans celle des Etats-Unis ou de l'Europe, pour ne pas dire dans la presse universelle, ont écrit des milliers de colonnes sur la question allemande. Sans

faire plus d'état qu'il ne faut des discours plus ou moins pessimistes de ces harangueurs, je crois avoir raison de dire, avec tout le respect que je dois à ceux qui pensent autrement, que l'on peut tirer de tout ce bruit les conclusions suivantes: l'Allemagne est en train d'augmenter son matériel de guerre, sa marine; cherche-t-elle à suivre l'Angleterre d'aussi près qu'elle le peut? A-t-elle en vue de s'emparer de la suprématie des mers. Sans dire que l'Angleterre a pris peur, elle en a du moins pris bonne note et, de son côté, elle augmente sa propre marine. Ce n'est pas encore la guerre; mais le moins qu'on puisse dire, c'est qu'il y a compétition sérieuse pour les Dreadnought. Ça été un des thèmes favoris au cours de la dernière campagne électorale en Angleterre, et des politiques non des moins importants ont cru fermement au péril allemand.

Parlant dans un banquet qui lui avait été offert à New-York l'été dernier, lord Beresford, est allé jusqu'à dire:

Personnellement, je ne me sens pas tout à fait à mon aise à l'égard de ce qui peut se produire d'un moment à l'autre. J'aperçois des rougeurs dans le ciel, et je suis loin d'aimer cela. Les hommes éminents dans la politique ont fait des discours où perce leur inquiétude.

Des milliers de personnes ont pensé et parlé dans le même sens. Un impérialiste canadien écrit:

Depuis quelques années, à vrai dire depuis que l'on a connu la puissance et les succès des premiers Dreadnought anglais, l'Allemagne concentre ses énergies dans la construction d'une flotte de Dreadnought et dans l'établissement de bassins où les réparer et les radouber. Rien ne la détournera de cette politique: ni raisonnements, ni menaces, ni persuasion. Pour ceux qui pensent et qui réfléchissent à l'énorme sacrifice que l'Allemagne impose aux siens pour cette flotte, cela ne peut avoir qu'une signification, savoir que l'Allemagne se propose de lutter contre la Grande-Bretagne pour la suprématie des mers.

Après tout, monsieur l'Orateur, quelle réponse un homme sensé pourrait-il faire aux questions suivantes? Pourquoi ces conférences que l'on fait en vue de la paix demeurent-elles sans résultat, et pourquoi y voit-on chaque délégué jeter un regard soupçonneux sur ses voisins autour de la table ronde des délibérations? Quels messages ces délégués apportent-ils à leurs gouvernements respectifs? Nous ne le savons pas. Nous ne pouvons pas le dire; mais le résultat est manifeste, et il se précise sous forme d'armements, armements sans fin ni trève.

Quelle est la signification de cette course aux Dreadnought? Cela peut bien ne pas être la guerre tout de suite, mais assurément, monsieur l'Orateur, ce n'est pas la paix; ou, si c'est la paix, c'est une paix terriblement armée.

Pour ma part, je ne crois pas au règne de la paix pour prochainement. La guerre a ravagé le monde depuis les premiers jours de la création et elle le ravagera, j'en ai bien peur, aussi longtemps qu'il y aura des êtres humains sous le firmament. C'est ma croyance intime, monsieur l'Orateur, et je ne puis que demeurer convaincu que tous ces effroyables préparatifs de guerre auront la guerre pour résultat nécessaire. Chacun de nous applaudit aux appels des pacifistes, et, à ce propos, permettez-moi de rappeler les paroles suivantes que lord Beresford prononçait dans la même occasion:

Les nations de langue anglaise, les Etats-Unis et les cinq nations de l'empire britannique sont les grandes nations commerçantes du monde. Pourquoi ne s'uniraient-elles pas pour déclarer qu'il n'y aura plus de guerre? Cela ne serait pas une menace; cela voudrait dire simplement que nous entendons maintenir la paix qui règne à l'heure qu'il est.

Est-ce que personne a fait écho à cet appel? Cette paix tant désirée viendra-t-elle jamais? Et dans la supposition même ou tous les peuples de langue anglaise s'entendraient pour empêcher la guerre, qu'en résulterait-il? Cette alliance en provoquerait une autre, et la situation resterait la même. Les nations sont bien loin d'être prêtes à accepter de telles conditions. Elles ne sont pas suffisamment homogènes et leurs relations n'ont pas l'uniformité qu'il faudrait. Cela viendra peut-être quelque jour, dans un avenir encore lointain, lorsque seront mieux comprises ces mêmes relations et la véritable nature de l'homme. Peut-être qu'alors les nations seront mieux disposées à entendre un langage qu'elles comprendront. Dans quelle situation nous trouverions-nous s'il y avait guerre entre l'Allemagne et l'Angleterre, ou entre l'Angleterre et tout autre pays? Tout le monde admet que nous avons un commerce maritime à protéger, des côtes à défendre. Le premier ministre a clairement défini la situation quand il a dit: "Lorsque la mère patrie est en guerre, le Canada aussi est en guerre. Ce serait perdre mon temps que de rappeler ici les explications données par le premier ministre. Tout homme exempt de prévention a compris la chose.

Que la guerre se déclare demain ou dans quelques années, l'Angleterre aura besoin de toute sa marine pour sa propre défense; il lui sera impossible de mettre un seul canon à notre disposition. L'Angleterre, attaquée, ne peut se défendre elle-même et défendre en même temps toutes ses possessions. Cent Dreadnought n'y suffiraient pas. Même en supposant que l'Angleterre perdît toutes ses possessions, toutes ses colonies, elle ne serait en rien soulagée dans la dépense qu'elle fait pour le moindre de ses navires. L'Angleterre a besoin de toute sa flotte. Cette flotte est encore, apparemment, insuffisante, puisque tous les jours elle s'emploie à l'augmenter,

à la modifier pour la rendre conforme aux inventions nouvelles, à des dessins plus modernes. Comment pouvons-nous raisonnablement attendre d'elle secours et protection s'il survient un conflit entre elle et l'Allemagne ou tout autre pays? Ce serait avec plaisir, je n'en doute pas, que l'Angleterre recevrait de nous des contributions en argent ou encore des Dreadnought: elle en a besoin; mais telle n'est pas la question du moment, comme je la comprends. La question est de savoir ce que nous pouvons faire et pour le Canada et pour l'Angleterre pour les aider et qu'elle forme cette aide devrait prendre pour être vraiment efficace, nous rappelant qu'il faut tenir compte de notre propre situation, des dispositions de notre loi constitutionelle, notre position géographique en général, et plus spécialement le point de vue stratégique, nos ressources, nos revenus, notre richesse. Telles sont les questions que nos représentants, aux diverses conférences coloniales ont étudiées et ont su maîtriser. C'est là-dessus qu'ils ont fondé leurs programmes d'avenir. Il en est résulté le projet de loi actuel, lequel décide avec sagesse que nous devons nous-mêmes pourvoir à la création d'une marine qui nous soit propre. Le cas échéant, nous mettrions cette marine à la disposition de Sa Majesté pour être incorporée dans la marine royale. Ceci nous ramène aux articles 17, 18 et 19 du projet, lesquels articles ont donné lieu à une si vive critique de la part d'un groupe—dirigé par l'honorable député de Jacques-Cartier et par M. Bourassa, qui ont l'un ou l'autre bien à tort prétendu représenter dans cette Chambre le sentiment de la majorité des habitants de la province de Québec.

M. Bourassa avoue franchement dans des articles parus dans son journal "Le Devoir", le 11 et le 14 février, qu'il est en faveur d'une marine canadienne:

> S'il s'était agi d'une flotte canadienne, pour la défense du Canada, sous l'autorité du Gouvernement canadien, je n'aurais trouvé à redire ni à l'article 17, ni à l'article 19, ni même à la loi toute entière.....Si le ministère nous avait engagés dans une dépense, même considérable, pour l'organisation de la défense navale du Canada, la protection de ses ports et de son commerce côtier—qui constitue, en somme, tout notre commerce maritime—les nationalistes auraient peut-être signalé des œuvres plus urgentes à accomplir, même au point de vue de la sécurité du territoire; mais ils n'auraient soulevé contre la mesure aucune objection de principe.
>
> Ce qui nous semble insensé et contraire à l'intérêt national, même au seul point de vue financier, c'est de jeter le Canada dans le "tourbillon du militarisme européen", pour le bénéfice exclusif de l'Angleterre.

Voilà la maîtresse objection soulevée par les honorables députés. Ces trois articles ont été tellement débattus qu'il ne reste plus rien à ajouter. Pour les besoins de la discussion, si nous biffions ces trois articles, les honorables députés approuveraient la mesure. La loi étant ainsi modifiée, supposons qu'un conflit éclate entre l'Angleterre et l'Allemagne ou toute autre puissance, et en cas de guerre, le prestige, l'honneur de l'empire seraient en jeu. Mes collègues seraient-ils prêts à dire qu'en pareilles circonstances, le Canada devrait rester indifférent? Sont-ils prêts à affirmer que, tandis que le sort de l'Angleterre penche dans la balance, ou bien périclite, notre flotte, à Québec, à Halifax, à Saint Jean et à Esquimalt, devrait demeurer inactive et parfaitement indifférente? Sont-ils prêts à affirmer que le Canada n'a pas le devoir de venir en aide à l'Angleterre, et cela parce qu'ils n'approuvent pas ces articles? Je connais trop bien mes honorables collègues, même mon honorable collègue (M. Blondin) qui m'a précédé, pour ne pas croire qu'ils approuveraient l'initiative visée dans ces trois articles. Ma prétention, c'est que l'exécutif, en pareil les circonstances, même en l'absence de ces trois articles, doit mettre la marine canadienne à la disposition de Sa Majesté, pour service dans la marine royale. Cette patriotique initiative recevrait l'appui du Parlement et du peuple en général, ainsi que de tous les Canadiens-français patriotes, dans la province de Québec.

Monsieur l'Orateur, ne bornons pas nos vues à l'étroit horizon du moment. Songeons à l'avenir, au prochain avenir et à l'avenir éloigné.

Comme le dit le vieux proverbe: "Mieux vaut prévenir le mal que de le guérir". Envisageons à l'avenir avec calme, comme il convient à des hommes convaincus de l'importance de leur mission, qui n'entendent nullement sacrifier l'intérêt de pays, le bien-être du peuple à de vaines querelles de parti; bref, comme des hommes qui savent que leur attitude actuelle aura un profond retentissement dans le lointain avenir, occupés qu'ils sont à la solennelle et redoutable tâche de donner une bonne orientation aux destinées d'une nation. Monsieur l'Orateur, l'empire britannique est vaste, il est immense et puissant; mais il n'est pas éternel; non, il ne saurait revendiquer le privilège d'une éternelle durée. Qu'est-ce qu'un siècle dans l'évolution d'une nation? Prétendre que l'empire britannique ne se désagrégera pas, un jour, ce serait vouloir nier les enseignements de l'histoire.

L'empire britannique n'est pas le premier empire qui ait été fondé. Nombre d'empires ont tour à tour exercé sur le monde, à travers les siècles, leur puissance bienfaisante ou leur pernicieuse influence. Que sont devenus et l'empire d'Alexandre et celui de César, et l'empire de Charlemagne, celui de Fréderic-le-Grand, de Charles-Quint, de Napoléon? Quant à l'empire qui fait le légitime objet de notre

orgueil, l'empire dont notre pays est partie intégrante, puisse-t-il durer longtemps, pour le plus grand bonheur du Canada et du monde entier! Mais la guerre, on le sait, a produit souvent des résultats imprévus et inattendus. La guerre aboutit à la victoire, comme à la défaite. Qu'adviendrait-il de nous si, pour l'empire, la guerre aboutissait à la défaite? Personne ne saurait donner ici de réponse catégorique et décisive. Quelques esprits qui lisent loin dans le livre de l'avenir ne sauraient que prédire, se livrant aux hypothèses, aux conjectures.

A mon avis, monsieur l'Orateur, l'heure n'est pas à cet aphorisme: " Dans le doute, abstiens-toi," mais bien plutôt à celui-ci: "Dans le doute, prépare-toi." "Si vis pacem para bellum"; j'ai foi dans l'initiative législative, et dans l'œuvre de préparation voulue pour les éventualités de l'avenir. Ne nous bornons donc pas aux soucis et aux préoccupations de l'heure actuelle; sachons porter nos regards plus haut, vers l'avenir. L'Angleterre a toujours protégé le Canada. De 1760 à 1906, de la capitulation de Québec à l'abandon d'Halifax et d'Esquimalt, l'Angleterre a toujours maintenu un corps de troupes au Canada; elle a maintenu ici pendant environ un siècle et demi une armée et une marine. Le dernier des soldats anglais est retourné outremer. Pourquoi l'Angleterre a-t-elle retiré ses troupes et ses escadres? C'est qu'elle jugeait le moment venu pour le Canada d'établir sa propre milice. C'est qu'elle voulait nous donner à entendre que notre richesse nationale suffisait à l'entretien et à l'agrandissement des cadres de notre armée et à la construction de notre propre flotte. C'est qu'elle avait foi dans notre loyalisme, et ce au point de nous donner le commandement de notre armée et de notre marine. L'Angleterre nous a rétrocédé les places fortifiées de notre pays. Qu'attend donc de nous l'Angleterre, maintenant qu'elle nous a abandonnés à nos propres forces? L'Angleterre attend-elle de nous de l'argent ou bien compte-t-elle que nous allons construire des navires de combat modernes pour notre propre défense? L'Angleterre attend-elle de nous des dons de Dreadnought pour la défense de l'empire, alors que nous n'avons pas encore un bateau à rames? Non, monsieur l'Orateur, l'enseignement qui se dégage du retrait de ses troupes par l'Angleterre, c'est qu'elle était convaincue que nous étions en mesure de subvenir à nos propres besoins, dans une certaine mesure; et c'est ce que nous faisons aujourd'hui et ce que nous nous entendons bien faire à l'avenir.

On me dira sans doute: Maintenant que nous sommes laissés à nos propres forces, à nos propres ressources, n'avons-nous pas la doctrine Monroe pour nous protéger? Le ministre des Postes, dans son éloquent discours, a apporté une magistrale réponse à cette question et il l'a fait avec une telle habileté que vouloir répéter cette démonstration, serait lui ôter toute sa force. Je me bornerai donc à une seule observation que voici: peut-être nos voisins nous protégeraient-ils, mais serait-ce à notre propre avantage ou à leur propre bénéfice. Sans doute, ils nous demanderaient au moins quelque participation aux frais de l'entreprise. Il nous faudrait solder le mémoire, proportionnellement à notre population, à notre territoire, à nos frontières et je ne sais trop quoi encore. Dans quelle proportion serait-ce? Un dixième ou un cinquième? Pour mon propre compte, je préfère prêter main-forte à la mère de nos libertés comme l'a si bien appelée l'autre jour le député de Red-Deer (M. Clarke), cette mère qui, plus d'un siècle et demi durant, nous a habitués à ces concessions de liberté, de gouvernement autonome, dont le résultat se traduit par le spectacle qu'offre aujourd'hui le Canada, celui d'une nation prospère et libre. Et le meilleur moyen de lui venir en aide et d'écarter les désastres, c'est de construire une marine canadienne. C'est un devoir envers le Canada, envers l'Angleterre et envers l'empire. L'Angleterre n'exige pas la participation financière de ses colonies. Elle a toujours tenu à ce que chacune de ces colonies pourvût à ses propres besoins, se souvenant qu'elle fait partie du plus grand empire du monde et qu'elles ont toutes des obligations d'honneur, de solidarité et de confraternité.

La création d'une marine, au Canada, sera, à mon avis, une innovation bienfaisante. L'industrie et la main-d'œuvre, dans leur ensemble, en bénéficieront grandement.

Sur cette question, je ne saurais mieux faire que de citer l'extrait suivant emprunté d'un périodique très estimé, l'"Iron Age":

L'armée et la marine comme écoles industrielles.

La discipline militaire est une excellente préparation pour les travaux des fabriques: c'est ce qu'affirme l'auteur d'un article paru dans l'"Iron Age" (New-York, 29 juillet 1909). A son avis, le service militaire obligatoire des nations continentales de l'Europe leur est utile à cet égard, et il exprime l'avis que notre marine peut nous rendre le même service. Voici ce qu'il dit:

Un Américain qui a consacré beaucoup de temps à la visite des ateliers en Allemagne fait remarquer que l'excellente discipline qui règne partout est le résultat direct du service militaire ou naval que tous les Allemands sont obligés de faire. Des années d'obéissance passive aux officiers supérieurs ont une durable influence sur la grande majorité des hommes, comme en fait foi leur conduite dans les établissements industriels où ils sont employés plus tard. La prompte obéissance aux ordres n'implique nullement la servilité. C'est la même obéissance que rendent à leurs supérieurs les hommes de qui les ouvriers reçoivent leurs ordres. Cela n'entraîne pas nécessairement la diminution de l'initiative, car

la tendance de la discipline est dans un autre sens. Nous avons entendu des patrons américains dire qu'ils tiennent à obtenir les services de jeunes gens qui ont été formés dans la marine dans des conditions comme celles qui ont régné ces années dernières; car, ils sont bien formés à leur besogne spéciale; pleins de ressources, ils font preuve d'un esprit d'initiative au-dessus de la moyenne tout en obéissant promptement, sans morosité et se montrant rarement rancuniers. L'auteur d'une communication à un des quotidiens de la métropole, répondant aux critiques adressées à la marine comme étant une dépense nationale insensée, se place au point de vue du patron et dit:

Quant aux 15,000 jeunes gens "enlevés à l'industrie productive", eh bien! la marine a besoin d'électriciens, de télégraphistes, de menuisiers, de plombiers, de machinistes, de mécaniciens, de chaudronniers, de commis, de 59 professions en tout, et elle forme les jeunes gens à ces diverses fonctions. J'ai appris mon métier dans la marine, ayant honorablement reçu mon congé, il y a deux ans, après avoir mis de côté $800 au cours de mes quatre années de service et aujourd'hui je touche $3,200 d'appointements annuels. C'est dans la marine que j'ai appris tout ce que je sais de "l'industrie productive".

La marine américaine semble être une école industrielle qui mérite étude. Les industries du pays demandent des hommes bien formés. On établit des écoles dans nombre de centres, afin de former un plus grand nombre de sujets. Il importe de bien mettre en relief les avantages résultant de l'entraînement naval moderne. Le navire de guerre d'aujourd'hui ressemble passablement à une grande usine industrielle. L'immense complexité des machines qui s'acquittent des diverses fonctions du navire, de concert avec l'outillage qui s'occupe de l'entretien et des réfections facilite l'acquisition d'une éducation pratique qui devrait être d'un inestimable prix pour un jeune homme, à l'expiration de sa période de service, surtout s'il continue l'exercice de la profession où il s'est spécialisé. En outre, le fait d'avoir été soumis à un régime de stricte discipline est une considération dont il faut tenir compte.

Je cite maintenant un Canadien français qui me paraît être un homme d'expérience et un écrivain de mérite, M. F. E. Gauthier, qui dans une lettre adressée au "Free Press", en date du 15 septembre 1909, dit:

Quant à la matière première, notre fleuve et notre golfe Saint-Laurent, ainsi que les côtes de l'Atlantique et du Pacifique peuvent nous fournir une catégorie de sujets fort intelligents; tout ce qu'il faut, c'est d'encourager les jeunes gens à entrer et à demeurer au service naval du Canada qu'il s'agisse de la marine de l'Etat ou de la marine marchande, ainsi qu'on l'a fait pour le corps de la milice.

Les officiers et les équipages de tous les navires du Canada, qu'ils soient utilisés comme croiseurs ou pour l'hydrographie, pour le service des pêcheries ou pour les phares, devraient être exercés en mer par des instructeurs compétents, durant l'été; ces exercices n'empêcheraient pas l'accomplissement de leur travaux réguliers; pendant l'hiver tous ces hommes, ou du moins ceux qui le voudraient, pourraient être attachés au régiment de milice permanente à Halifax, à Québec ou à Esquimalt où ils recevraient une instruction complémentaire et seraient entraînés avec une discipline plus rigide. Le Canada pourrait avoir avant longtemps un très bon noyau d'officiers et de marins exercés qui seraient fiers de leur emploi, comme le sont les officiers et les soldats de notre corps de milice permanente.

Dans certaines localités qui servent de dépôt comme Halifax, Québec et Esquimalt, il pourrait y avoir des écoles de navigation où les hommes pourraient être exercés, acquérir de la compétence d'après les règlements des chambres de commerce et obtenir des certificats de capitaines et de seconds. Plus tard, à mesure que le Gouvernement perfectionnerait le système en s'appuyant sur l'expérience acquise, les hommes au lieu de rester dans les casernes pendant l'hiver, pourraient être mis à bord de navires-écoles réguliers et envoyés en croisières à l'étranger.

Mais, monsieur l'Orateur, nous devons protéger tout notre commerce et non seulement une partie, nous devons protéger non seulement les marchandises canadiennes à bord des navires canadiens, mais aussi les marchandises canadiennes et étrangères à bord des navires anglais. Il est vrai que les six grandes compagnies qui naviguent entre le Canada et les ports d'Angleterre ou d'ailleurs sont des compagnies anglaises, mais elles emportent nos marchandises et aportent ici les marchandises étrangères que nous consommons.

J'ai sous les yeux quelques statistiques de notre commerce avec les différentes contrées du globe, que je ferai passer au sténographe pour abréger le temps.

TRAFIC ET COMMERCE.

Mouvement commercial du Canada avec les pays étrangers au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1908, y compris l'argent monnayé et en lingot.

Pays.	Total des exportations.	Total des importations.	Total du commerce.
	$	$	$
Empire britannique—			
Grande-Bretagne	134,484,156	95,855,887	230,340,043
Australie	2,873,461	536,935	3,410,396
Afrique anglaise	2,011,382	32,193	2,043,575
Indes occidentales	30,105	4,036,867	4,066,972
Indes orientales	2,483,118	7,211,801	9,694,919
Guyane anglaise	607,350	2,082,003	2,689,353
Iles Fiji	137,625	1,041,319	1,178,944
Hong-Kong	267,553	275,417	542,950
Terre-Neuve	3,408,518	1,777,659	5,186,177
Nouvelle-Zélande	993,442	257,044	1,250,486
Autres possessions britanniques	451,395	2,937	454,332
Total de l'empire britanniques	147,748,085	113,110,062	260,858,147
Pays étrangers—			
Argentine	2,266,945	872,026	3,138,971
Autriche-Hongrie	11,577	1,365,933	1,377,510
Belgique	3,377,479	2,405,971	5,783,450
Brésil	969,001	350,620	1,319,621
Etats de l'Amérique centrale	85,457	84,916	170,373
Chili	274,008	117,375	391,373
Chine	964,793	724,926	1,689,719
Cuba	1,366,319	515,163	1,881,482
Danemark	222,676	42,498	265,174
Indes occidentales hollandaises	1,000	316,563	317,563
Egypte	41,095	40,061	81,156
France	1,806,732	10,251,717	12,058,449
Allemagne	2,374,607	8,250,745	10,625,352
Grèce	304	409,691	409,995
Hawaï	65,006	12,093	77,099
Hollande	855,085	1,512,145	2,367,230
Italie	349,839	806,481	1,156,320
Japon	741,108	2,197,159	2,938,267
Mexique	477,119	919,826	1,396,945
Norvège	195,465	103,103	298,568
Panama	92,318	.....	92,318
Pérou	118,505	20	118,525
Philippines	180,614	11,391	192,005
Porto-Rico	543,714	6,732	550,446
Portugal	46,865	154,234	201,099
Russie	425,068	315,889	740,957
Saint-Pierre	134,678	38,155	172,833
Espagne	106,594	1,148,575	1,255,169
Suède	98,805	192,122	290,927
Suisse	17,664	2,759,762	2,777,426
Turquie	5,151	535,444	540,565
Uruguay	111,196	277,040	388,236
Etats-Unis	113,520,500	220,791,209	334,311,709
Autres pays	411,234	146,918	558,152
Total des pays étrangers	132,258,521	257,676,463	389,934,984
Total des importations et exportations	280,006,606	370,786,525	650,793,131

Ces chiffres montrent l'immense commerce du Canada, dont la moitié, au moins, est maritime, et que nous devrions protéger.

Je parlerai rapidement, monsieur l'Orateur, de la question du plébiscite qui est le grand cri poussé par quelques-uns de nos honorables amis de l'opposition. Permettez que je dise ceci à ceux qui demandent un plébiscite: quand le peuple du Canada a maintenu le Gouvernement au pouvoir, ce fut un renouvellement de sa confiance qu'il lui accorda. En 1896, 1900, 1904 et 1908, le pays a exprimé par une grande majorité sa foi en sir Wilfrid Laurier et envers le parti libéral. La population du pays ne s'attend pas à ce que pour chaque acte législatif et administratif nous dépensions un quart ou un demi-million de dollars pour consulter les électeurs. La défense de notre territoire, la défense de nos teur, de la question du plébiscite qui est le rivages, de nos ports et de nos forts, la protection de notre commerce intérieur et maritime ce sont là des questions tout à

fait primordiales et tellement prévues par la constitution, que le Parlement, par le simple fait de son existence, a pour mission et pour devoir sacrés de prendre toules mesures nécessaires en vue de protéger et défendre la population du Canada et son territoire. La défense de notre territoire est un devoir élémentaire de notre Gouvernement, une condition *sine quâ non* et une raison d'être de son existence. Le peuple demandera: Pourquoi un plébiscite? Nous vous avons envoyés au Parlement pour accomplir vos devoirs et celui-ci en fait partie. Y a-t-il eu en Angleterre ou en Allemagne un plébiscite pour approuver ou désapprouver la construction de Dreadnought et l'augmentation des forces navales? Non, de même il n'y a pas eu ici en 1899 un plébiscite et pourtant en 1900 la population a ratifié la mesure prise par le Gouverneur général en conseil. Le 12 juillet 1907, une loi a été adoptée par le parlement français pour réduire de trois à deux ans le service militaire et le résultat de cet amendement fut le licenciement de 50,000 hommes, sans qu'il y ait eu de plébiscite. En 1862 ou en 1868, il n'y a pas eu de plébiscite pour la loi de la milice, il n'y a pas même eu de plébiscite pour la Confédération.

M. S. SHARPE: N'y a-t-il pas eu un plébiscite sur la question de la prohibition?

M. C. A. WILSON: Certainement, et je suis heureux que mon honorable ami m'ait posé cette question. Ce fut un plébiscite sur une question d'administration intérieure tandis que celle-ci embrasse un problème international qui affecte la défense de notre territoire et il y a une grande différence entre les deux. Mon honorable ami sait quel fut le résultat du plébiscite sur la prohibition? Pense-t-il que ce plébiscite ait fait avancer quelque peu la cause de la prohibition? Non, je crois que la bonne volonté de la population, l'œuvre des associations de tempérance et les prédications de nos ministres des différents cultes font plus pour la tempérance qu'aucun plébiscite ne pourrait faire. L'honorable député de Jacques-Cartier prétend qu'il s'agit d'une dépense trop forte et qui comporte des obligations trop lourdes pour l'avenir. Il ne veut pas que nous dépensions $15,000,000 pour notre protection, mais il propose une dépense plus forte de $100,000,000 ou même davantage pour le canal de la baie Georgienne et il ne propose pas de plébiscite pour ratifier cette dépense. Admettons qu'un plébiscite soit ordonné, que diront mon honorable ami M. Monk et ses partisans aux électeurs? Dirons-ils que nous ne devons pas nous protéger nous-mêmes puisque l'Angleterre a retiré de nos eaux son escadre du Pacifique et son escadre de l'Atlantique nord, et maintenant que les dernières troupes anglaises ont quitté Montréal, Québec, Halifax et Esquimault pour rentrer en Angleterre. Diront-ils que ce qui a été décidé dans les différentes conférence était insensé, dérisoire, déloyal et inconstitutionnel? Protesteront-ils contre la déclaration faite à la Chambre des communes par M. Asquith le 29 août, qui est résumée en ces termes en ce qui a trait au Canada:

Relativement au Canada, on a considéré que, vu qu'il est borné par deux océans, la création d'une unité de flotte du même genre ne convenait pas pour le présent. Il a été proposé, selon le montant d'argent disponible, que le Canada devrait débuter par des croiseurs de la classe "Bristol" et des contre-torpilleurs d'une classe "River" perfectionnée—une partie devant être stationnée sur la côte de l'Atlantique et une partie sur celle de Pacifique.

Les partisans d'un plébiscite diraient-ils aux électeurs que nous ne devons pas aider l'Angleterre au moment du danger; que nous n'avons pas besoin de la protection de l'Angleterre; que nous ne devons pas voter un seul sou pour la défense du Canada? Diraient-ils aux autres colonies: Faites ce qui vous plaira, nous ne voulons contribuer en aucune manière? Prétendraient-ils que notre commerce avec la mère patrie, avec dix ou quinze colonies anglaises et quarante ou cinquante pays étrangers n'a pas besoin d'être protégé?

Non, monsieur l'Orateur, nous les connaissons trop bien pour savoir qu'ils n'auraient pas le courage de tenir un pareil langage. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) prétend qu'il y a eu des grincements de dents, parmi les députés ministériels; l'honorable député de Toronto-nord a découvert une chambre de réflexion, un chevalet, des poucettes et autres instruments de torture. Nos honorables adversaires doivent avoir de terribles cauchemars, et je ne m'en étonne pas. Ils sont tellement aux prises entre eux, qu'ils en perdent la tête et se laissent emporter par leurs nerfs et leur imagination. Il faut que l'honorable député de Jacques-Cartier soit sourd et insensible s'il n'entend pas les grincements de dents que sa proposition a provoqué dans son parti, contre sa province et contre lui. Heureusement que sur cette question mon honorable ami ne reflète pas l'opinion de sa province. Il faut qu'il soit insensible s'il ne sent pas les morsures furieuses de ses amis d'hier et des dernières élections: l'honorable député de Toronto-nord, l'honorable député de Victoria-et-Haliburton etc.,—le dernier, mais non le moindre—l'honorable député de Frontenac.

Je regrette que l'honorable député de Jacques-Cartier ait ravalé cette question nationale et patriotique au rang d'une misérable chicane de partis. L'avons-nous entendu reprocher au chef de l'opposition d'avoir manqué de courtoisie à son égard? L'avons-

nous entendu reprocher à l'honorable député de Toronto-nord de lui avoir manqué de parole?

Mais je me demande si c'est une bataille réelle ou un combat simulé que se livrent les honorables députés de l'opposition. Il semblerait qu'ils s'entendent pour ne pas être d'accord. . . .pour des fins électorales. Ils aiguisent leur arme favorite, une politique à deux faces. Mais le public ne s'y est pas laissé prendre par le passé et ne s'y laissera pas prendre encore cette fois.

La population de la province de Québec ne consentira jamais à s'isoler du reste de la Confédération. Ce que cette population attend de nous et ce qu'elle veut que nous fassions c'est que nous ayant élus membres de ce Parlement, elle entend que nous gouvernions et légiférions pendant la durée de cette législature; nous avons prêté un serment et nous le tiendrons; nous ferons notre devoir, tout notre devoir, sans faiblesse; nous resterons fidèles au roi et à la constitution; cette constitution, loin de la violer, nous la défendrons et la préserverons intacte; nous ne consentirons pas à sacrifier la moindre parcelle de notre autonomie au chauvinisme ou à l'esprit de parti; quel que soit le coût de la défense nouvelle, nous dépenserons tout l'argent au Canada et pour le Canada.

On a prétendu qu'en construisant une flotte canadienne nous affaiblissions le lien qui nous unit si intimement à la mère patrie. Cet argument n'a pas besoin d'être réfuté. Nous saurons maintenir hautement et fermement la dignité de la nation. Nous jouirons de la plénitude de notre autonomie et nous ne permettrons à personne de s'ingérer dans nos affaires intérieures.

Que le Canada construise sa propre flotte avec son propre argent; que le Canada forme ses propres marins sur ses propres navires. En 1775, en 1819, en 1854, en 1865, en 1899, pendant la guerre du Sud-Africain et ailleurs, ce sont les volontaires aguerris du Canada qui ont ajouté de l'éclat à la bonne renommée de notre pays et lui ont permis d'occuper un rang parmi les nations.

En entreprenant de construire une flotte, le Canada n'entend pas entrer en lutte avec les autres pays, dans la voie des armements mais il veut faire sa part de la tâche de maintenir l'honneur et de préserver l'intégrité du Canada et de l'empire. Nous grandirons notre réputation en assurant la sécurité de nos routes commerciales. Avec une marine de guerre nous commanderons plus de respect dans nos relations internationales. Le Canada a atteint une position éminente et respectée, grâce à nos attaches avec l'empire et nous avons le devoir de maintenir et d'augmenter, si possible le prestige et la puisance de cet empire. Le Canada ne doit pas rompre ces liens, mais il doit se montrer fier et se rendre digne du rang qu'il occupe dans l'empire.

M. S. SHARPE (Ontario-nord): Monsieur l'Orateur, je demande à la Chambre de m'accorder quelques minutes d'attention, car je tiens à faire certaines remarques sur cette importante question, afin de ne laisser subsister aucun doute dans l'esprit de mes commettants sur l'attitude que j'entends prendre et sur les motifs qui ont dicté cette attitude. J'admets avec l'honorable député qui m'a précédé, que parmi les questions que ce Parlement a été appelé à décider, il en est peu qui fussent plus grosses de conséquence pour le Canada et son avenir, et qui aient causé une pareille diversité d'opinions. Je félicite mon honorable ami (M. Wilson) sur la manière franche avec laquelle il a exposé la politique du Gouvernement. Il a parlé en patriote et a admis sans restriction le devoir manifeste de tout Canadien de venir en aide à l'empire dans les circonstances présentes. Plusieurs de ses collègues de la province de Québec feraient bien de suivre son exemple.

Dans un débat comme celui-ci, il est naturel que ceux qui y prennent part s'inquiètent de l'avenir du Canada. Que sera cet avenir? Resterons-nous partie intégrale de l'empire; deviendrons-nous un état indépendant, ou serons-nous annexés aux Etats-Unis? Si nous devons rester partie intégrale de l'empire, quelle est la seule position logique à prendre pour ceux dont les sympathies sont acquises à l'empire dans les circonstances actuelles? Le mouvement qui a pu se produire en faveur de l'indépendance ou de l'annexion, avant 1891, a été écrasé dans cette mémorable campagne, pendant laquelle l'éminent et respecté chef des conservateurs, sir John A. Macdonald, a sacrifié sa vie pour la conservation du lien britannique et des institutions canadiennes et son cri de ralliement "sujet anglais je suis né et sujet anglais je mourrai," retentira de siècle en siècle dans l'histoire du Canada pour faire disparaître les hésitations et resserrer les liens entre le Canada et la mère patrie.

L'honorable Edward Blake, dans sa lettre aux électeurs de Durham-ouest a planté le dernier clou au cercueil de ce sentiment de trahison qui se manifestait. Comme nous le savons tous, M. Blake, avant les élections de 1891, écrivit à ses électeurs qu'il ne pouvait accepter la candidature dans ce comté, parce qu'il considérait que le programme du chef du parti libéral conduirait infailliblement à l'union politique avec les Etats-Unis. Il ajoutait que dans son intime conviction les destinées du Canada étaient liées à celles de l'empire.

Si le Canada doit rester partie intégrale de l'empire, quel est notre devoir? Nous devons faire de deux choses l'une. Ou nous

resterons inactifs, nous nous croiserons les bras, en restant sourds à tous les appels du devoir et de la reconnaissance envers la mère patrie. Ou nous ferons quelque chose, reconnaissant par là demeurer partie intégrale de l'empire et en avoir tous les avantages en assumant les obligations et les responsabilités.

J'ai assez de confiance dans le patriotisme et l'esprit de justice du peuple canadien pour croire que la grande majorité des membres de cette Chambre désirent que le Canada fasse des sacrifices pour le bien de l'empire, et le seul point sur lequel on peut différer d'opinion, c'est sur la nature de ces sacrifices.

J'ai écrit à un grand nombre de mes commettants, des deux partis, pour connaître leurs vues sur cette question, et après un examen attentif des réponses, j'en suis à me demander ce que la majorité désire. Un très petit nombre ne voudraient faire aucune dépense. Une fraction importante et influente se déclare en faveur d'une contribution en argent ou en Dreadnought. Une autre fraction, non moins importante et influente, désire la construction et l'organisation d'une flotte canadienne.

Tout cela démontre que l'opinion publique n'est pas encore fixée; et avant d'adopter une politique définitive, la Chambre devrait donner au peuple le temps d'étudier la question plus à fond.

Pour des raisons qui ont déjà été données, je suis opposé à une contribution en argent, et même en Dreadnought, comme politique permanente de ce pays. Une contribution en argent ressemblerait trop à vouloir payer quelqu'un pour se battre à notre place et aurait aussi l'air d'un tribut. Les Canadiens ne sont pas des serfs disposés à verser leurs impôts entre les mains d'un souverain, en dehors de nos frontières, ce souverain fût-il celui de l'Angleterre. De plus, une contribution en argent équivaudrait à la taxe sans représentation, ce qui est absolument contraire à nos institutions démocratiques, à l'esprit de notre constitution, et par conséquent inacceptable.

Il est admis qu'il est nécessaire de faire quelque chose. Le seul fait de proposer un mode de défense de l'empire, est une preuve de l'obligation où nous sommes de faire quelque chose, et le principe étant admis, l'étendue de secours à apporter doit être proportionnée aux nécessités du moment.

Si quelqu'un porte un défi à la suprématie de la marine anglaise, si l'empire est en danger, notre secours doit être en proportion du danger.

Alors la question qui se pose naturellement est de savoir si l'Angleterre se trouve réellement dans des circonstances critiques.

L'épée de Damoclès est-elle suspendue sur la marine anglaise?

M. SHARPE.

Quiconque étudie les affaires impériales doit admettre la gravité de la situation. L'Allemagne et l'Angleterre, à l'heure présente, sont engagées dans une lutte gigantesque. Elles se battent actuellement à coups de navires; elles finiront peut-être par se battre à coups de canons. Par suite de sa position géographique, l'Allemagne est essentiellement un pays militaire et non un pays maritime. Sa position à l'intérieur, sans côtes étendues, sans colonies, en fait, naturellement, une puissance territoriale. Elle possède l'armée la plus parfaite du monde, grâce à une organisation intense, à un enseignement technique perfectionné et à des méthodes d'entraînement spécialisées. Sur terre, elle est sans rivales parmi les nations du monde.

Aucune armée n'est comparable à la sienne comme nombre et puissance. On estime qu'elle peut mettre sur pied une armée d'au delà de 4,000,000 de soldats. D'un autre côté, l'Angleterre est essentiellement une puissance maritime. Sa position comme île avec de vastes possessions coloniales l'a spécialement désignée pour occuper le premier rang parmi les nations maritimes du monde. Si l'Angleterre, à l'heure qu'il est, est suprême sur l'océan, l'Allemagne, d'autre part, est suprême sur terre. Pourquoi ces deux grandes puissances ne se contentent-elles pas de maintenir cet équilibre? Pourquoi l'Allemagne ne veut-elle pas consentir à ce que tout reste dans le *statu quo*? L'Angleterre est satisfaite de ce que l'Allemagne retienne sa suprématie sur terre, parce que cela est essentiel à sa propre existence entourée qu'elle est de voisins agressifs et vigilants.

L'Allemagne, toutefois, n'est pas contente de ce que l'Angleterre conserve sa suprématie sur l'océan bien que cela soit essentiel à l'existence même de l'empire. L'Allemagne, avec son ambition démesurée, désire apparemment devenir suprême sur l'océan, comme elle l'est maintenant sur terre. Elle recherche la suprématie navale comme la suprématie militaire.

Si la flotte britannique détruisait la flotte allemande, l'Allemagne ne saurait être exposée à l'attaque des forces britanniques à cause de sa puissance militaire.

Mais si la flotte allemande remportait, un jour, la victoire sur la flotte britannique, la suprématie de la Grande-Bretagne serait perdue—l'armée allemande pourrait soumettre tout le pays—l'empire britannique serait démantibulé et les riches dominions autonomes d'au delà des mers deviendraient tout probablement le prix de la guerre, et, à tout événement, les Canadiens paieraient bien cher l'indifférence dont ils auraient fait montre à l'endroit de l'empire.

Pourquoi donc l'Allemagne met-elle au défi la suprématie navale de l'Angleterre? Quel est le but et la raison de cette grande activité? Contre qui prépare-t-elle ces gran-

des forces navales, si ce n'est contre l'Angleterre? Sa flotte, aujourd'hui, est plus forte que les flottes combinées de la France et de la Russie. Elle n'a rien à redouter de ces deux puissances. Quel est donc son but? L'Allemagne compte une population de 60,000,000 d'habitants et cette population augmente en moyenne de 1,000,000 par année.

Il faut à l'Allemagne des colonies où elle pourra déverser cet excédent de population, où ses sujets pourront émigrer tout en continuant à vivre sous la suzeraineté et sous le drapeau allemand. Le Canada, la Nouvelle-Zélande, l'Australie et le Sud-Africain deviendraient de riches proies qui tenteraient l'ambition de toute autre puissance. Max Orell, le fameux conférencier français, dit que la France combat pour la gloire; l'Allemagne, pour vivre, mais que l'Angleterre combat pour le commerce et pour la paix.

J'ai entendu un certain nombre de nos adversaires déclarer, ici même, à différentes reprises, que la doctrine Monroe protégerait le Canada en dernière analyse. J'estime qu'une déclaration semblable ne saurait être faite par un Canadien. Il m'a fait plaisir d'entendre l'honorable directeur général des Postes (M. Lemieux) et l'honorable député de Sunbury-et-Queen (M. H. H. McLean) s'élever fortement contre l'imputation que prêtaient au caractère du véritable Canadien quelques-uns de leurs collègues. Entretenir l'idée que nous compterions sur la complaisance d'un pays étranger pour nous protéger, cela révolte tout véritable sujet britannique, et compter sur la politique indéfinie et incertaine d'un pays étranger tel que cela est indiqué dans la doctrine Monroe, c'est s'appuyer sur un bâton rompu ou du moins jamais éprouvé, et c'est placer le Canada dans l'obligation de recourir à une nation étrangère. Semblable perspective ne se recommande pas au patriotisme de tout véritable Canadien.

Monsieur l'Orateur, énoncer cette proposition, c'est la faire disparaître des esprits. Il faut, cependant, résoudre cette question et l'attitude de ce Parlement doit être déterminée par la réponse que nous ferons à cette question: Y a-t-il, réellement, urgence dans les affaires de l'empire? Dans l'affirmative, la contribution insignifiante offerte par le Gouvernement n'est d'aucune valeur quand le besoin se fait sentir. Longtemps avant les élections générales dans la mère patrie, les hommes d'Etat britanniques, parlant du status de la marine anglaise comparé à celui des marins des autres puissances, signalaient hautement le péril. Au cours des dernières élections ils ont jeté le cri d'alarme en voyant l'activité de l'Allemagne à préparer sa marine de guerre; ils ont essayé de neutraliser l'effet de leurs déclarations antérieures mais il était trop tard.

Le peuple s'en tenait à leurs premières déclarations, déclarations faites avant cette campagne électorale. Nos adversaires ont cité nombre d'autorités pour démontrer qu'il n'y a pas, à l'heure actuelle, de menace de la part de l'Allemagne; qu'il n'existait pas un cas d'urgence dans les affaires de l'empire. Mais de toutes les autorités qu'on a citées, la plus extraordinaire et la plus spéciale était précisément celle invoquée par l'honorable ministre de la Milice (sir Frederick Borden). Cet honorable ministre a cité un discours de l'ambassadeur allemand qui, dit-il, parlait en Angleterre—je suppose qu'il s'agit d'un discours d'après dîner—pour démontrer les intentions pacifiques de l'Allemagne à l'endroit de la Grande-Bretagne. Voilà la preuve sur laquelle s'appuie l'honorable ministre pour dire que l'ambassadeur allemand, parlant en Angleterre, a dit au peuple anglais, dans un discours d'après dîner, que les intentions de l'Allemagne n'étaient pas hostiles à l'Angleterre et que l'Allemagne ne songeait aucunement à attaquer l'Angleterre en dépit même de ses préparatifs. Tel qu'on l'a déjà dit ici, le peuple allemand n'est pas un peuple qui se sert d'un corps de musique pour chasser les canards. Les hommes les plus sages des deux partis politiques ont reconnu la nécessité absolue de maintenir la suprématie navale de la Grande-Bretagne. En 1878, M. Gladstone prononçait ces paroles:

> On ne trouvera pas la force de l'Angleterre dans des alliances avec de grandes puissances militaires, mais plutôt dans sa marine efficace et suprême, marine aussi puissante que toutes celles de l'Europe.

Sir Edward Grey, secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères, disait au mois de juin 1909:

> La marine est la sécurité commune de tout l'empire. Si elle cessait de remplir ce rôle, il deviendrait inutile de discuter aucune autre question. Le maintien de cette marine au niveau qu'elle occupe doit donc faire l'objet des préoccupations, non seulement du peuple anglais lui-même, mais encore de la population de nos colonies autonomes d'au delà des mers.

Lors de la conférence impériale de la presse, l'un des journalistes qui y ont pris part, a obtenu une entrevue avec sir Edward Grey, et le résultat en a été publié dans l'"Evening Journal", de jeudi, le 27 janvier 1910. Dans cette circonstance, sir Edward Grey disait:

> Je ne puis croire qu'il y ait apparence de guerre. Il m'est impossible de concevoir qu'une nation grande, intelligente et chrétienne comme l'est l'Allemagne, puisse nous attaquer, sans provocation aucune, sans faute grave de notre part. Mais je suis forcé d'admettre que le fait historique c'est que, dans le but de poursuivre son expansion impériale, l'Allemagne, un jour, a fait plus que la moitié du chemin pour engager le Danemark à lui déclarer la guerre et qu'elle a fait la

même chose à l'égard de l'Autriche, de la France, et que dans l'espace de quelques semaines, elle a, en réalité, présenté un ultimatum à la Russie en lui offrant de choisir la guerre ou de garder le silence lors de l'annexion par l'Autriche, de la Bosnie et de l'Herzegovine. Nous pouvons nous attendre à ce que notre tour vienne. Il est possible, bien que je ne puisse dire qu'il est probable, que si l'Allemagne devenait assez puissante sur l'océan, qu'elle se risque à engager la lutte avec notre marine et cela malgré nous.

Si la guerre surgissait et si notre marine essuyait une défaite complète, il en serait fait de l'empire britannique. L'Allemagne n'aurait pas besoin de débarquer un seul soldat sur le sol anglais. Nos aliments ne nous arrivent que par la mer. Nous pourrions être réduits à une soumission absolue en moins d'un mois.

Aucune autre grande puissance n'a à faire face à une telle conséquence d'une défaite. Il nous reste deux ressources: l'une, c'est de permettre à l'Allemagne de nous attaquer aisément dans les mers où nous exerçons notre puissance, et de risquer le combat; l'autre, c'est de perfectionner tellement notre puissance maritime que l'Allemagne ne puisse songer à nous combattre.

Cette dernière alternative semble s'imposer nécessairement. Les avantages probables de l'autre sont trop graves pour que nous les assumions aussi longtemps que nos ressources nous permettront de tenir notre marine de guerre à la tête de toutes les autres.

Il me serait difficile de contredire quelqu'un qui dirait que nous avons cent chances contre une de ne pas avoir la guerre avec l'Allemagne, même si cette dernière en arrivait à une position de risquer l'aventure, Toutefois, je suis forcé de croire que, même dans la dernière alternative que je viens d'indiquer, nous ne devons pas, s'il nous est possible de l'empêcher, risquer la moindre chance de succès, si cette dernière alternative expose à la ruine l'empire britannique, nous oblige à fermer sur ce désastre l'histoire de nos mille années de suprématie maritime.

Sir Edward Grey a prononcé un discours le 29 mars à la Chambre des communes; ce discours est rapporté au volume II du hansard de 1909, page 54, comme suit:

Avant toutes choses la Chambre et le pays ne se trompent aucunement dans leur façon d'envisager la situation qui est grave. Un nouvel état de choses surgit, aujourd'hui, dans notre pays, grâce au programme allemand. Que ce dernier soit mis à exécution immédiatement ou après un certain temps, le fait de son existence crée une nouvelle situation. Quand ce programme sera exécuté, l'Allemagne, ce grand pays si rapproché de notre littoral, comptera une flotte de trente-trois Dreadnought. Ce serait la flotte la plus puissante que l'univers n'a encore vue. Cela nous démontre la nécessité de reconstruire entièrement notre flotte; nous n'en sommes encore qu'au début sauf, toutefois, que nous avons des Dreadnought. Voilà la situation telle qu'elle est. Ce que nous ignorons, c'est le temps que nous aurons à notre disposition pour construire cette flotte.

M. SHARPE.

Nous devons être prêts à défendre notre existence nationale selon les conditions qui nous sont imposées par notre propre génération. Je suis heureux de constater que ce sentiment est partagé. Je vois avec plaisir que les colonies telles que la Nouvelle-Zélande reconnaissent que leur existence nationale nen fait qu'une avec la nôtre sous ce rapport.

Les amis du Gouvernement, y compris l'honorable leader de la Chambre (sir Wilfrid Laurier) ont, dans leurs discours, cité l'opinion de lord Charles Beresford, comme étant en faveur de marine locale dans les différentes parties de l'empire. Il leur répugne, toutefois, d'accepter sa déclaration que le péril est réel et que la véritable politique à suivre, c'est de préparer la marine anglaise contre l'Allemagne. J'estime que si nos adversaires reconnaissent que lord Charles Beresford est la plus haute autorité sur un point, ils doivent accepter également son opinion sur l'autre point. Lord Charles Beresford, le 1er janvier 1910, prononçait ces paroles:

Les Allemands ont dit que s'ils avaient l'intention d'attaquer l'Angleterre, cette attaque serait imprévue. M'est avis que l'Allemagne se servirait de ses irréguliers armés de canons de six pour attaquer nos routes commerciales—un seul de ces navires pourrait faire couler un navire du type du "Mauretania." Le prétexte est facile à trouver—une petite difficulté à propos de la Hollande ou de la Belgique, du Congo ou du golfe Persique, une lettre diplomatique suivrait, et qui empêcherait l'Allemagne d'attaquer durant la nuit et de s'emparer de toutes les routes commerciales? La Grande-Bretagne a laissé les artères de son commerce sans défense.

Je dis sérieusement que l'Allemagne nous provoque, et cela d'une façon délibérée, à faire tous les préparatifs possibles.

Le très honorable Arthur J. Balfour, chef de l'opposition conservatrice, dans un discours prononcé le 4 janvier 1910, disait:

J'espère et je crois que l'Allemagne et que la Grande-Bretagne ne seront pas en guerre, mais les diplomates des puissances de second ordre ne partagent pas mon opinion. J'appuie sur le fait que la Grande-Bretagne se trouve maintenant, en ce qui regarde sa marine, dans une position inconnue jusqu'à ce jour. En vérité, sa supériorité navale sur ses propres mers serait menacée dans un avenir très rapproché.

Je ne crois pas qu'il se déclare une guerre entre la Grande-Bretagne et aucune autre grande puissance. "Dieu sait que je ne le désire pas. Je ne le crois pas. Mais veuillez vous rappeler que le seul moyen d'assurer la paix que vous désirez tous, c'est d'acquérir la certitude de la victoire si la guerre vient à éclater."

Si notre puissance navale n'est pas souveraine, l'empire n'existera que par tolérance, et l'orateur ne veut pas de l'existence par tolérance.

Je veux invoquer le témoignage d'un personnage que l'on a assez vivement pris à

partie en cette Chambre: je veux parler de M. Robert Blatchford, socialiste de talent et éclairé, qui a rédigé pour le " Daily Mail " de Londres un article sur le péril allemand. Ses principes sont contraires au programme militaire et naval, mais dans la présente crise, il fait passer le bien-être et le salut de l'empire avant ses principes; il est sujet britannique d'abord, socialiste ensuite. Voici ce qu'il a écrit:

C'est dans la marine allemande que réside la preuve la plus évidente des mauvaises dispositions de l'Allemagne à l'égard de l'Angleterre. On ne saurait avoir de meilleure preuve des intentions belliqueuses d'une nation que celle que fournissent des préparatifs de guerre généraux qui se font avec une activité fébrile et d'une manière systématique.

Ce sont des préparatifs navals que l'Allemagne fait en ce moment. Contre qui ces préparatifs sont-ils dirigés si ce n'est contre nous? Il est évident qu'ils ne peuvent viser ni la France, ni la Russie, ni l'Amérique. La grandeur de ces préparatifs indique qu'ils se font en vue d'un combat avec une flotte plus puissante que celle de la France ou de la Russie.

Les navires allemands sont construits de façon qu'on ne puisse les faire servir dans les mers lointaines, contre le Japon, par exemple, ou contre les Etats-Unis. Bien qu'on ait pu lire en maints livres, journaux, brochures et discours que la flotte allemande est destinée à ravir à l'Angleterre son empire des mers, on pourrait difficilement citer un seul cas où un Allemand aurait dit que la flotte allemande est censée devoir se mesurer avec quelque nation autre que la Grande-Bretagne. L'Allemagne peut pénétrer en France et en Russie par terre; sa flotte est déjà plus que suffisante pour faire face aux flottes réunies de la France et de la Russie.

Sa flotte est construite pour la mer du Nord; c'est dans cette mer qu'elle fait ses exercices, et elle ne s'en éloigne pas.

Les navires de l'Allemagne sont construits pour faire échec aux nôtres, les constructeurs allemands ayant toujours soin de faire en sorte que leurs navires soient supérieurs aux navires anglais du même type. . . . Si nous tenons à ne pas nous trouver en guerre avec l'Allemagne, il faut que nous soyons assez puissants pour que l'Allemagne recherche la paix.

Bien que l'Allemagne soit un ennemi brave, résolu et puissant, elle n'est pour cela ni omnipotente ni invulnérable. Mais elle entend agir sur terre et sur mer, et la conciliation, les subterfuges et les compromis ne servent qu'à provoquer chez elle du dédain et du mépris.

L'Allemagne confie ses destinées aux guerriers; nous, nous les confions aux hommes politiques. L'Allemagne agit tandis que nous discourons. Les paroles ne valent rien quand il s'agit de sang et de bataille.

Il faut s'armer ou se rendre, combattre pour l'empire ou le perdre. Choisissons notre alternative; il n'existe pas pour nous de moyen terme.

Je dis que lorsque des hommes d'Etat distingués appartenant aux deux partis politiques de l'Angleterre s'accordent à signaler le gravité de la situation, il nous est interdit, en tant que Canadiens, de rester plus longtemps dans l'indifférence. Les hommes d'Etat anglais ne sont ni des ultra ni des jingoes; ce ne sont pas non plus des alarmistes, et leur langage n'est ni violent ni exagéré; leurs paroles étant d'ordinaire marquées au coin de la discrétion et de la modération, nous devrions tenir compte comme il convient de l'opinion réfléchie qu'ils ont donnée sur cette question d'importance vitale.

D'après les preuves que nous en avons, force nous est de reconnaître qu'à l'heure actuelle le programme naval de l'Allemagne constitue un danger pour la suprématie navale de l'Angleterre. Et la question se pose naturellement de savoir si le projet de loi déposé par le Gouvernement correspond au devoir du Canada envers l'empire. Ce projet de service naval tend-il à l'accomplissement plein et entier de notre devoir envers l'empire dans les circonstances actuelles? Je suis d'avis que le Gouvernement n'a pas su se montrer à la hauteur de sa situation.

On regrette de tous côtés que le Gouvernement ait refusé de suivre les avis et les recommandations formulés par l'amirauté anglaise à la conférence de 1909. L'amirauté connaît les besoins de la marine anglaise, elle a manifesté sa préférence pour certains modes d'intervention, mais le Gouvernement canadien n'a pas voulu accéder à ses désirs. Les lords de l'amirauté ont commencé par suggérer comme moyen idéal de venir en aide à la marine le versement d'une contribution en espèces; on ne voulut pas de ce moyen. Les lords proposèrent ensuite la construction d'une unité de marine comprenant un Dreadnought; nouveau refus. Ils demandèrent ensuite de placer cette unité près du littoral du Pacifique pour qu'on pût se servir des navires de guerre anglais qui s'y trouvent— autre refus. Les lords de l'amirauté exprimèrent ensuite l'avis que les flottes des colonies devraient, en cas de guerre, relever directement de l'amirauté anglaise; le Gouvernement canadien s'opposa encore à cela et voulut que la participation de notre marine fût subordonnée à l'assentiment du Gouverneur en conseil.

L'idéal de l'amirauté anglaise était que chacune des cinq nations de l'empire fournît une unité qui, en temps de guerre, se serait trouvée sous sa direction. La défaite de la flotte anglaise mettrait le Canada en danger; en pareil cas, nos moyens insignifiants de défense navale ne seraient d'aucune utilité. A mon sens, le Canada devrait organiser une unité de marine conformément aux indications de l'amirauté anglaise, et quand sonnerait l'appel aux armes, les unités des diverses colonies iraient se joindre à la flotte anglaise.

En comparant les unités demandées par l'amirauté à la marine prévue par le projet de loi du Gouvernement, on constate qu'il n'y a guère de différence dans le nombre des navires et le coût de leur entretien. L'unité demandée par l'amirauté comprenait 13 vaisseaux, soit un cuirassé de croisière de la classe de l' " Indomitable " et du type du Dreadnought, trois croiseurs protégés, six contre-torpilleurs et trois sous-marins coûtant $18,500,000, et dont l'entretien se serait chiffré à $3,000,000. La marine dont le Gouvernement propose l'organisation comprend 11 vaisseaux, soit 4 Bristol, 1 Bodicea et 6 contre-torpilleurs coûtant $11,000,000, et dont l'entretien se chiffrera à $2,500,000 par année. La dépense première n'accuse qu'une différence de $7,500,000, et le coût annuel de l'entretien, un écart de $500,000; mais il existe une grande différence entre la valeur respective de chacune de ces deux unités, en tant qu'unités de combat.

Le programme naval du Gouvernement ne comprend pas de Dreadnought; or, ce sont les navires de guerre de ce type qui, de nos jours, sont les plus importants facteurs des combats navals. C'est à la nation la plus abondamment pourvue de Dreadnought que l'avenir réserve l'empire des mers. A l'amirauté anglaise qui demandait une unité complète qui fût utile en temps de guerre, le Gouvernement n'offre qu'un simulacre de marine qui ne sera d'aucune utilité.

Je ne saurais appuyer le projet de loi du Gouvernement parce qu'il accuse deux lacunes funestes. Bien que je me sois déjà prononcé en principe pour l'organisation d'un service naval permanent, je considère que le programme du Gouvernement a deux défauts essentiels qui m'empêchent de lui donner mon appui; c'est tout d'abord l'absence d'un Dreadnought qui eût fait partie de la flotte au cas où le Gouvernement aurait organisé une unité.

Le second défaut réside en ce que notre marine ne pourra se porter au secours de l'empire qu'avec le consentement du Gouverneur en conseil. Les articles 17, 18 et 19 du projet de loi sont dangereux. L'article 17 est ainsi conçu:

Le Gouverneur en conseil peut mettre la force navale, ou toute partie de la force, en service actif en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques.

18. En temps critique le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires, ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

L'article 19 porte que le Parlement devra être convoqué dans les quinze jours qui suivront l'appel à l'activité de la marine ainsi

fait par le Gouverneur en conseil. Ces articles, à mon sens, sont contraires à l'objet du projet de loi. Il suffirait de quelques membres du cabinet pour empêcher longtemps le Gouverneur en conseil d'appeler la marine à l'activité, et dans l'intervalle, la flotte anglaise pourrait être anéantie. Les articles peuvent équivaloir à une déclaration d'indépendance. Si une nation quelconque venait à déclarer la guerre à l'empire et que le Gouvernement décidât que notre marine ne doit pas participer à cette guerre, on hisserait le pavillon canadien à la place du pavillon anglais. Décréter que la marine canadienne peut, en quelque circonstance critique, ne pas se porter au secours de la flotte anglaise, c'est, en quelque sorte, proclamer notre indépendance. Quand on aura organisé notre prétendue marine de guerre, les navires devront-ils remonter le Saint-Laurent et l'Ottawa et venir mouiller au pied de la hauteur sur laquelle se trouve le palais législatif, en attendant que ce cabinet hésitant prenne une décision quelconque relativement à sa destination définitive?

En principe, je suis en faveur de l'établissement au Canada d'un service naval permanent, mais je veux que notre marine soit effective, que ce soit une "unité" complète relevant de l'amirauté anglaise et non assujettie à la lenteur ou au caprice d'un cabinet indécis, qui n'a pas fait montre de beaucoup d'empressement à se porter au secours de l'empire à l'heure où il courait le plus grand danger.

Le premier ministre a dit à Toronto que le déplacement de la flotte anglaise est de 2,000,000 de tonneaux, tandis que celui de la flotte allemande n'est que d'environ 600,000 tonneaux; d'où il concluait que la flotte de l'Angleterre est bien supérieure à celle de l'Allemagne, cherchant par là à atténuer la gravité de la situation actuelle. Or, cette comparaison pêche par la base. Ce n'est pas par le déplacement, mais plutôt par le nombre de Dreadnought que se détermine la valeur d'une flotte en tant qu'élément de combat. Ce n'est pas le nombre des navires démodés (qui contribuent cependant à grossir le tonnage d'une flotte), mais celui des Dreadnought qui assurera à l'avenir l'empire des mers. Vers 1912, l'Allemagne, si elle remplit son programme actuel, aura plus de Dreadnought que l'Angleterre et, partant, d'après la règle que je viens de poser, la seule qui soit juste, l'Angleterre serait exposée à perdre sa suprématie maritime.

Le projet du Gouvernement ne tient aucun compte de ces éléments vitaux dans cette lutte de géants, et quand l'Allemagne et l'Angleterre seront engagées dans le conflit inévitable, la flotte insignifiante du Canada, entourée de conditions gênantes, ne pourra pas prendre part aux combats, aux côtés de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie, pour la défense de l'empire.

Cette situation n'est-elle pas un sujet d'humiliation pour tout citoyen du Canada? Mettons l'attitude du Canada en regard de celle des colonies sœurs—l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et croit-on qu'il se trouve un seul Canadien qui ne se sente pas humilié? Comparée à ce que font la Nouvelle-Zélande et l'Australie, notre contribution est insignifiante, indigne de notre population, indigne de nos vastes ressources, indigne de notre position de nation autonome la plus riche et la plus peuplée de l'empire.

Mais, à quel autre résultat la population du Canada pouvait-elle s'attendre? Le chef du Gouvernement est toujours éloquent lorsque l'occasion l'exige—"éloquent dans sa loyauté et loyal dans son éloquence"—et si des protestations de loyauté pouvaient gagner des batailles, le Canada pourrait, à lui seul, fournir "d'invincibles armadas" comprenant des tas de volumes reliés du hansard et d'éditions illustrées du "Globe", de Toronto.

Tandis que nous nous livrons à l'innocent et agréable passe-temps qui consiste à débiter des harangues patriotiques et à émettre des protestations de fidélité, les sœurs du Canada (la Nouvelle-Zélande et l'Australie) offrent à l'empire des Dreadnought et des unités de combat.

Quelle humiliation! Ce n'est pas la première fois que le présent ministère présente la coupe d'amertume aux lèvres du Canada. Ce n'est pas la première fois que le Canada emboîte le pas derrière les autres colonies, au lieu de leur frayer le chemin. Lorsque la guerre du Sud-Africain éclata et qu'on craignit l'intervention allemande, où se trouvait le chef du Gouvernement? Où se trouvait le Canada lorsque toutes les autres colonies luttaient à l'envi entre elles pour envoyer au plus tôt des troupes sur le théâtre des hostilités. Le 4 octobre 1889, l'honorable chef du Gouvernement accordait au "Globe" de Toronto, l'entrevue suivante:

Déclaration du premier ministre—Le Gouvernement n'a pas offert de troupes aux autorités impériales.

Il n'y a pas de danger pour le Canada et, même si nous consentions à fournir des troupes, je me demande comment nous pourrions le faire. Du reste, comment le pourrions-nous sans que le Parlement nous accorde les fonds nécessaires? Nous ne pourrions absolument rien faire. Autrement dit, nous serions obligés de convoquer le Parlement... Et voilà pourquoi nous n'avons pas offert un contingent canadien aux autorités anglaises. Le département de la Milice a fidèlement transmis les offres individuelles au gouvernement impérial et la réponse du ministère de la Guerre, telle que publiée dans le "Globe" de samedi indique l'attitude que ce dernier prend sur cette question. Quant à l'offre d'un contingent de la part du Canada, le Gouvernement n'a pas discuté la question pour les raisons que j'ai énumérées, raisons que comprendront aisément tous ceux qui connaissent le droit constitutionnel sur ce sujet.

Cette mémorable entrevue marque-t-elle de l'enthousiasme pour la défense des intérêts impériaux?

Les événements sont bien connus de tout le monde: le public réclama des actes à grands cris, la presse fut inondée de protestations, le courant patriotique qui agita tout le Canada devint irrésistible et il aurait balayé le ministère si celui-ci n'avait pas cédé aux exigences populaires. Non seulement un corps de troupes canadiennes, mais plusieurs furent envoyés conquérir des lauriers en compagnie des contingents de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande et le sang de nos soldats a laissé des taches indélébiles sur les plateaux du Sud-Africain et a assuré une renommée impérissable à la bravoure des Canadiens. Bien que tout le Canada sache fort bien que le chef du Gouvernement s'est opposé autant qu'il a pu à l'envoi des contingents canadiens au secours de l'empire lors de la guerre des Boers, et qu'il nous ait pas envoyé un seul homme ni dépensé un sou, s'il avait eu ses coudées franches, lorsque la guerre prit fin et que la valeur des troupes impériales eût assuré la victoire, le premier ministre et ses partisans s'attribuèrent tout le mérite, se couvrirent de fleurs, arborèrent le vieux drapeau et entonnèrent à maintes reprises l'hymne national. Depuis, dans leurs élans de loyauté, ils ont fait maintes cabrioles, étant loin de s'attendre que leur loyauté serait bientôt mise à l'épreuve de nouveau.

Le Gouvernement est maintenant en demeure de faire ses preuves; sa loyauté est pesée dans la balance. Sera-t-il à la hauteur de ses protestations? C'est au peuple canadien de répondre.

Examinons maintenant quel est le devoir du Canada à l'heure qu'il est. Si la suprématie de la marine anglaise est contestée, ce que je crois, si les nécessités sont urgentes et impératives, ce que je crois aussi, la Chambre doit agir, et agir promptement et avec détermination. Il est du devoir du Canada de commander, non pas un, deux ou trois Dreadnought, mais un nombre de ces vaisseaux suffisant pour faire face à la situation. Nous devons commander des Dreadnought d'après l'immense et la grandeur du danger et les exigences de la situation. Ces Dreadnought doivent avoir des officiers et des équipages anglais jusqu'à ce que nous puissions former des Canadiens—le tout aux dépens du Canada. Puis on devrait laisser au peuple le soin de dire quelle sera la politique permanente du pays.

Ayant ainsi partiellement expié notre négligence passée et rempli une partie de nos engagements de longue date, nous pourrons alors étudier avec tout le soin voulu, et en ayant égard aux devoirs que la constitution nous impose envers les électeurs qui

nous ont envoyés ici, quelle ligne de conduite définitive le Canada doit adopter relativement à l'établissement, à l'organisation et à l'entretien du service de la marine canadienne. Nous aurons le temps d'examiner et de régler toutes les questions impériales se rapportant à la marine et à ses rapports avec l'empire—la question du commandement en chef de la marine en temps de guerre et de la participation du Canada à la solution des problèmes impériaux.

Le peuple canadien a le droit de donner son avis avant que nous nous tracions une ligne de conduite définitive. Les électeurs ne nous ont pas manifesté leurs volontés. Le public a le droit d'être consulté pour une foule de bonnes raisons. Le Gouvernement, il est vrai, déclare que cette question est soumise au peuple depuis 1902. Je nie la vérité de cette assertion, mais même s'il est vrai que cette question ait été soumise au peuple depuis 1902, quel a été le programme du Gouvernement depuis cette année-là? Le Gouvernement s'est absolument opposé à la construction d'une marine canadienne ou à une participation à la défense impériale. Si le peuple a eu à se prononcer lors des élections de 1904 et de 1908, il s'est prononcé contre l'établissement d'une marine canadienne et contre une contribution en faveur de la défense impériale. Or, en déposant ce projet de loi, le Gouvernement agit contrairement aux désirs exprimés lors de ces deux élections générales.

D'ailleurs, chacun sait que cette politique est nouvelle et qu'elle n'a jamais été discutée au cours d'une élection générale. Elle a une grande portée et comporte pour le pays de grandes et durables obligations. Des corps publics importants ont demandé qu'un plébiscite ait lieu avant que le Gouvernement adopte un nouveau programme au sujet duquel le peuple n'a pas eu l'occasion d'exprimer son avis. Je parle de la "Dominion Grange" et de l'association des producteurs de grain du Manitoba.

Je pourrais ajouter que le "Weekly Sun" et d'autres journaux influents qui expriment un sentiment très répandu dans la province de Québec et les autres provinces ont demandé que la question soit soumise au peuple avant l'adoption définitive d'un programme permanent.

Chaque fois qu'un projet nouveau et important est conçu, il est d'usage et conforme à la pratique constitutionnelle de consulter le peuple ou de différer la réalisation de ce projet jusqu'à ce que les électeurs aient eu l'occasion de se prononcer. Ainsi que je le disais il n'y a pas longtemps, en principe, je suis en faveur de l'établissement, de l'organisation et de l'entretien d'une marine canadienne, en tant que politique définitive du Canada. Voilà, selon moi, la seule solution qu'il convienne de donner à cet important problème.

Je crois vraiment que le sentiment dominant au Canada est hostile à l'établissement d'une marine canadienne et favorable à une contribution de deniers ou de Dreadnought par le Canada en faveur de l'empire. Quelqu'un s'imagine-t-il que le Canada, en faisant don d'une somme d'argent ou de Dreadnought, s'acquittera complètement et n'aura plus d'obligations à l'avenir? Aucunement. Il faut entretenir la marine anglaise et le Canada devra continuer à contribuer, de quelque manière, à la défense impériale. Il devra adopter une ligne de conduite définitive pour perpétuer son concours.

A mon avis, une contribution de deniers ou de Dreadnought ne saurait résoudre le problème. Le Gouvernement a adopté, subordonnément à l'approbation du peuple, si ce projet lui était soumis, le véritable principe en décidant d'établir, d'organiser et d'entretenir une marine canadienne, de manière à exploiter et à utiliser nos immenses ressources naturelles par la création d'une grande industrie au Canada. Mais, tout en adoptant le véritable principe, il a manqué d'atteindre l'objet et le but de la création d'une marine canadienne en n'établissant pas une unité de combat complète, et en imposant une condition impossible à ses services sous la direction de l'amirauté anglaise, à savoir qu'elle ne pourra pas prendre part à une guerre sans le consentement du Gouverneur en conseil. Si le gouvernement canadien se propose de faire quelque chose afin de venir en aide à l'empire en temps critique, il devrait se montrer généreux et faire diligence. Pour cela, il est nécessaire d'organiser une unité complète avec un Dreadnought en tête et ne pas lui imposer d'entraves sous forme de conditions onéreuses. Si le Gouvernement avait pris cette attitude, il aurait mérité le respect et l'appui d'une importante et nombreuse partie de l'opinion publique.

Supposons, monsieur l'Orateur, qu'un gouvernement conservateur eût été au pouvoir, croit-on qu'il aurait déposé un projet de loi comme celui-ci? Je ne le pense pas. Vu que le présent gouvernement libéral refuse d'admettre le devoir du Canada envers l'empire et qu'il a négligé de se faire l'interprète de la volonté populaire à cet égard, vu que son projet ne réfléchit pas fidèlement les sentiments de la population canadienne, les premiers ministres des quatres provinces qui sont administrées par des conservateurs seront peut-être tenus de se concerter et de trouver un moyen de donner à l'empire un Dreadnought ou deux de la part du Canada.

Monsieur l'Orateur, je suis d'avis qu'il est malheureux, non seulement pour le Canada, mais aussi pour l'empire, qu'un gouvernement conservateur n'ait pas tenu les rênes de l'administration depuis dix à quinze ans. Si le parti conservateur eût été au pouvoir pendant ces temps critiques, sur-

tout lors des conférences impériales, j'ai la ferme conviction qu'il aurait conçu et réalisé un projet de fédération impériale satisfaisant et que depuis longtemps un conseil de l'empire, représentant toutes ses parties, aurait été établi, de sorte que l'idéal de tous les vrais citoyens anglais serait passé dans le domaine de la réalité. Le présent gouvernement libéral du Canada a toujours mis un frein à ces aspirations et, non seulement il a refusé de favoriser, mais il a absolument contrecarré ce projet dans toutes les circonstances. Lors de la déclaration de la guerre du Sud-Africain, le gouvernement canadien est resté en arrière de tous les autres gouvernements coloniaux et il n'a manifesté aucune sympathie pour l'empire. A la conférence impériale de 1907 le chef du ministère a carrément refusé d'appuyer une motion proposée par l'un des délégués et qui était de nature à resserrer les liens de l'empire.

L'assentiment grognard du Gouvernement à la conférence impériale de 1909, au comité de défense navale et militaire, et la politique mesquine tracée dans ce bill, tout cela montre une absence d'enthousiasme pour les intérêts impériaux.

En terminant, monsieur l'Orateur, je dirai qu'il est du devoir du Canada de commander immédiatement la construction de Dreadnought qui devront faire partie de la marine canadienne, et servir en coopération et comme partie de la marine impériale et sous le commandement de l'amirauté anglaise en temps de danger et d'hostilité. Nous devrions aussi remettre à plus tard l'inauguration de toute politique permanente, tant que les électeurs n'auront pas dit leur mot, soit sous forme de référendum ou dans une élection générale. En attendant, je désire déclarer, ainsi que je l'ai fait dans des occasions précédentes, dans mon propre comté, et dans les couloirs de cette Chambre, que je suis en faveur du principe d'une marine canadienne. Je désire que l'on sache que j'approuve le principe d'une marine canadienne, comme étant le meilleur moyen de servir les intérêts de l'empire dans l'avenir et aussi de permettre au Canada d'atteindre sa grande destinée. Je regrette conséquemment de ne pouvoir appuyer la loi navale du Gouvernement,parce qu'elle ne fournit pas à la flotte impériale une unité convenable, et aussi à cause de la condition impossible que le Gouvernement met à sa participation dans les guerres de l'empire, condition inacceptable à tout véritable Canadien qui aime les institutions anglaises et la liberté britannique, qui comprend les obligations profondes que nous avons envers la mère patrie, et qui croit que la paix universelle repose sur le maintien de la suprématie anglaise qui est maintenant contestée et mise en danger par le plus grand rival commercial, militaire et naval de l'Angleterre.

M. G. BOYER (Vaudreuil) (texte) : Monsieur l'Orateur, il serait banal de vouloir prouver que le Canada passe par une évolution nationale importante. On le sent et on en convient, mais tout le monde ne se rend pas compte des causes qui ont déterminé son éclosion. Ces causes ne sont cependant pas très compliquées et je vais essayer de les mettre devant cette Chambre.

Les nations modernes ne peuvent jamais s'isoler, comme réussit autrefois à le faire la Chine, pour son malheur. La politique de chacune dépend plus ou moins de celle de ses rivales et toutes sont dominées par un grande loi, celle de l'action internationale.

Or, voici ce qui a donné lieu à l'évolution, à l'espèce de crise par laquelle nous passons et qui nous oblige en ce moment, que nous le voulions ou non, à prendre une décision dont dépendra notre avenir.

Une grande nation européenne, l'Allemagne, cherche à acquérir dans le monde une situation dominante. Elle y est poussée fatalement dans cette voie non parce que ses habitants aiment beaucoup la guerre ou les aventures hasardées, mais parce que sa population est très nombreuse, qu'elle étouffe sur son territoire et qu'il lui faut absolument des débouchés et des colonies.

Pour se répandre au dehors, cette nation doit combattre sur le terrain économique une grande nation, l'Angleterre, qui se trouve dans une situation quelque peu analogue, mais qui, dominant sur mer, détient par ce fait même, les débouchés dont l'autre a besoin.

Bien des gens disent, cette lutte jusqu'ici économique ne conduira pas à la guerre. Espérons qu'ils ont raison, mais avouons que les apparences ne semblent pas justifier cet optimisme. De part et d'autre on s'arme avec frénésie, à tel point que chez les deux peuples, les budgets se trouvent affreusement obérés et que l'un de ces gouvernements a cru devoir dire à ses colonies: "Voyez les sacrifices que je suis contraint de m'imposer. Ne voulez-vous pas me venir en aide?"

"Nous vous aiderons très volontiers", ont répondu ces nations parmi lesquelles se trouve le Canada.

Et comment allez-vous le faire?

D'abord en nous occupant nous-mêmes de la défense de notre territoire et de nos côtes, puis en vous prêtant nos troupes et nos vaisseaux si on vous attaque.

Cette réponse est naturelle et convenable parce que:

1. Une nation libre, au milieu de nations armées, doit nécessairement se mettre en mesure de se défendre.

2. A moins d'être aveugle, un peuple ne saurait refuser de défendre le foyer de sa civilisation lorsque celui-ci se trouve menacé de destruction.

Le Canada est ici doublement intéressé car, se composant de deux races qui s'ins-

pirent de la civilisation de deux grands peuples longtemps rivaux, maintenant rapprochés, il se trouve avoir deux métropoles, l'une anglo-saxonne, l'autre française. Et qu'on ne l'oublie pas, cette dernière souffrirait presque autant que la première d'une guerre qui rendrait dominante une civilisation étrangère et antipathique aux idées et aux traditions qui animent l'un et l'autre de ces groupes nationaux.

Voilà donc comment se pose la question:

1. Est-il nécessaire qu'on défende le territoire et les côtes du Canada?

2. Devons-nous, dans l'affirmative, entreprendre nous-mêmes cette défense ou nous en remettre de ce soin à la Grande-Bretagne, notre métropole?

Est-il nécessaire de défendre notre pays? Poser la question c'est la résoudre.

Nous savons cependant que quelques-uns ont exprimé une opinion contraire. Et d'abord, ont-ils jamais clairement compris que le Canada est un des plus grands pays de la terre par son territoire et par ses ressources naturelles; que s'il n'est pas morcelé, il est destiné à devenir dans quelques années un des plus puissants. Il tient déjà un des premiers rangs pour ses produits agricoles et le développement de sa marine marchande. Ses richesses minières sont immenses, ses massifs boisés, s'étendant d'un océan à l'autre, sont la réserve forestière du monde.

Le pays tout entier est présentement en fièvre de développement. La richesse monte comme un flot dans l'Ouest; les grandes provinces du centre comptent déjà parmi les mieux assises de l'univers. Enfin, tout est ainsi si grand qu'il faut renoncer à l'embrasser d'un seul coup d'œil.

Contentons-nous donc de parcourir une partie seulement de nos côtes maritimes. Cheminons dans cette région qui s'étend depuis Montréal, notre métropole commerciale, jusqu'à la limite extrême du golfe Saint-Laurent. Le fleuve de ce nom est la grande artère de notre commerce, aussi y rencontre-t-on partout des navires par centaines, depuis l'imposant paquebot des lignes océaniques jusqu'à l'humble goélette et la barque de pêche. On parcourt d'abord un pays riant, d'une beauté et d'une fertilité remarquables auquel succèdent des régions montagneuses, sombres et boisées, mais partout et toujours se présentent des villages, des cultures, des troupeaux et des établissements industriels actifs et florissants, jusqu'à ce qu'enfin, à l'entrée même du golfe, on atteigne les charbonnages du Cap-Breton; ils sont très vastes, ce sont les seuls qui se trouvent sur le littoral de l'Atlantique, même si on le parcourt dans toute son étendue d'un pôle à l'autre, et ils sont situés précisément à l'endroit où le continent américain se rapproche le plus de l'Europe.

M. BOYER.

C'est là que la France éleva jadis la forteresse de Louisbourg, autour de laquelle se joua le sort du Nouveau-Monde.

A l'aspect de ses ruines on est frappé de la sagesse du grand ingénieur qui sut choisir ce site d'où les vaisseaux pouvaient sortir pour livrer bataille à l'ennemi arrivant de l'Est entre le Cap-Breton et Terre-Neuve. En s'en emparant, d'autre part, cet ennemi pouvait couper la route du Canada et faire tomber tout son plan de défense. C'est ce qui arriva, comme nous le savons, après la prise de Louisbourg par le général Wolfe.

Aujourd'hui cette position militaire est encore plus importante. Les charbonnages du Cap-Breton sont devenus en effet, pour une marine moderne, véritablement une arme inépuisable et essentielle de combat, qui les tient, tient doublement la clef du Canada sur l'Atlantique. Il garde des trésors que les généraux de Louis XV ne pouvaient pas soupçonner en forêts et en pêcheries, et surtout cette longue côte du nord d'un aspect inhospitalier, mais faite toute de fer, de houille blanche et de ports profonds et qui ne peut manquer de devenir dans un avenir rapproché un vaste chantier de construction pour les navires d'acier.

Le littoral du Pacifique nous offre le spectacle d'une richesse naturelle au moins égale, mais il n'est pas nécessaire de pousser plus loin ma démonstration.

Eh bien, nous les propriétaires de ces richesses sommes complètement désarmés sur mer. Autour de nous tout le monde est en armes. En Orient, nous trouvons le Japon, immédiatement au sud, les Etats-Unis, une des grandes puissances navales du monde, dans l'Amérique méridionale, chaque république possède des vaisseaux de guerre. En Europe, nous le savons, certaines grandes nations militaires étouffent faute de colonies.

Dans ces conditions, combien de temps resterions-nous libres et à l'abri des malheurs de la guerre, si nous n'étions pas défendus? Nous sommes une proie trop riche pour ne pas exciter les convoitises, et si la Grande-Bretagne n'était pas là, n'est-il pas évident que nous tomberions forcément sous la tutelle de quelque autre grande nation qui nous ferait payer cher, oh! bien cher, la protection qu'elle nous accorderait, si tant est qu'elle ne nous absorberait pas complètement? Pour s'en convaincre le sens commun suffit; il n'est pas même nécessaire de lire les commentaires significatifs qu'impriment chaque jour les journaux chez les nations qui nous observent.

Faut-il nous défendre nous-mêmes dans la proportion de nos moyens dans les circonstances actuelles? Je dis oui.

Ce n'est sans doute pas par manque de civisme que quelques Canadiens s'opposent

à l'idée d'un effort personnel de notre part pour la défense du Canada sur mer. Ils envisagent la question à un autre point de vue, et ils se disent que nos revenus seraient beaucoup mieux employés à développer nos ressources naturelles. Combien ils auraient raison si l'univers était désarmé.

Malheureusement, il est loin d'en être ainsi et puisqu'il est évidemment nécessaire de défendre notre patrimoine, notre dignité comme notre intérêt exigent que nous ne négligions rien pour accomplir par notre propre initiative ce devoir essentiel.

Je dis que tel est notre intérêt, et en effet. où trouverons-nous dans l'histoire, l'exemple d'un peuple qui a réussi à se maintenir en confiant le soin de sa défense à d'autres bras, fussent-ils ceux d'amis ou d'alliés? On ne saurait en citer un seul. Dans la vie des peuples, comme dans celle des individus, l'intérêt est la mesure des actions; chacun s'occupe avant tout des choses qui lui sont personnelles. C'est la loi du monde; qui ne la respecte pas déchoît. Les événements actuels nous rappellent cette loi et l'Angleterre même qui nous a protégés jusqu'ici a besoin de notre effort pour maintenir son prestige et sa situation parmi les nations.

Du reste, certains avantages directs et importants s'attachent à la pratique des sciences militaires et navales. Tout en ajoutant à la force d'un pays, à l'énergie et à la fierté de ses habitants, elles contribuent puissamment, par les efforts qu'elles entraînent au progrès de l'humanité. N'est-ce pas aux nécessités de la guerre, aux efforts de la défense et de l'attaque que l'on doit une notable part des découvertes modernes?

La création d'une marine d'Etat aura, du reste, pour le Canada, des avantages matériels directs. De vastes chantiers donneront de l'emploi à beaucoup de monde tout en développant puissamment nos ressources. Un certain nombre de nos jeunes gens recevront chaque année l'instruction et l'entraînement dans les écoles navales, l'esprit de discipline acquis au service formera les caractères, une foule de familles de marins sur nos côtes, appauvries par l'évolution qui se produit dans le commerce de cabotage, verront renaître chez elles l'aisance d'autrefois; il est facile de constater ce besoin en parcourant nos comtés maritimes. Nous savons que sur les côtes de l'Angleterre, de la France, de la Norvège, les fils de pêcheurs revenant dans leurs foyers, après un stage sur les vaisseaux de guerre, ont perdu, en partie du moins, l'esprit de routine, ils ont l'intelligence plus ouverte, ils ne craignent pas d'adopter les méthodes nouvelles qui augmentent le bien-être et le bonheur. De telles influences peuvent transformer un peuple en développant son génie et en lui inculquant la confiance et l'audace.

Il est vrai que tout cela devra nécessairement coûter beaucoup d'argent. Et c'est là l'argument par excellence de nos sophistes. Ne voyez-vous pas, nous disent-ils, que nous paierons fort cher une marine militaire qui ne pourra jamais lutter contre celles des grandes nations. Dès lors vous allez créer une marine pour rire, une " tin pot navy ". Mieux vaut alors ne pas nous en mêler, ou, s'il nous faut absolument faire des sacrifices, versons une somme annuelle et que ça soit fini.

Un tel raisonnement pèche par la base. Ce que j'ai déjà dit suffirait à le prouver, mais il y a plus, beaucoup plus. Le Canada n'est pas encore une grande nation, du moins par sa population, mais il le devient rapidement. Le prochain recensement nous réserve de grandes et d'agréables surprises. Dans vingt ans nous compterons beaucoup plus que vingt millions d'hommes, et nous serons en fait une nation nombreuse et très riche. Serons-nous aussi une nation puissante? Cela dépend des déterminations que nous prendrons aujourd'hui. Il se peut que nous ne représentions qu'une agglomération humaine impuissante et sans prestige; il se peut même que notre vie nationale soit entièrement détruite. Une marine de guerre ne s'improvise pas. Il faut plusieurs années de préparation pour installer définitivement les grands chantiers, former les directeurs, les ouvriers, les officiers et les marins.

Nous allons commencer tout cela aujourd'hui—nous aurions peut-être dû commencer hier, mais nous n'étions pas libres de le faire. Et lorsque viendra le jour où nous aurons acquis notre développement, nous serons en mesure de tenir notre rang parmi les nations du monde. Ceux mêmes d'entre nous qui arrivent à l'âge mûr pourront jouir du spectacle de la nation canadienne forte, se suffisant à elle-même et marchant l'égale des autres peuples, sans cesser pour cela, espérons-le, de faire partie de ce vaste faisceau de nations libres, travaillant pour le progrès et la paix du monde et protégeant comme un dépôt sacré les antiques et nobles civilisations dont elles sont issues.

Cette perspective ne vaut-elle pas mieux que la mesquine alternative d'une abstention et d'une dépendance contraires à la dignité, à l'honneur et au devoir?

Projet de la création d'une marine nationale.

Le projet de la création d'une marine militaire n'est pas neuf—quoique jamais la Chambre n'en a été saisie d'une façon aussi décisive. Plusieurs événements en font remonter l'origine à 1897 et à 1902, et cependant, au lendemain de la confédération, en

1868, un homme dont le nom est resté impérissable dans le souvenir de la nation canadienne, sir Georges-Etienne Cartier, reprenant sa revanche du bill qui l'avait terrassé pourtant une fois, présentait de nouveau devant le Parlement, un bill concernant la milice, qui comportait dans ses principales dispositions, non seulement la création d'une milice de terre, mais aussi une milice navale. Nous n'avons qu'à consulter le statut de l'époque et nous trouvons à l'article 6, chapitre 40: Ces statuts refondus, 1883, chapitre 41, sont insérés dans les Statuts revisés de 1886.

La milice active comprendra la milice volontaire, la milice régulière et la milice navale.

La milice volontaire se composera des corps levés au moyen de l'enrôlement volontaire.

La milice régulière se composera des hommes qui s'enrôlent volontairement au service dans la milice, ou des hommes tirés au sort pour le service, ou de ceux qui s'enrôlent volontairement pour servir avec les hommes tirés au sort.

La milice navale se composera des marins, matelots et personnes ordinairement employées sur les embarcations à voile ou à vapeur naviguant dans les eaux de la puissance.

Les articles 48, 49, 50 et 51 du bill de la milice de 1868, au chapitre 40, établissent les règlements de la milice navale. Preuve qu'à cette époque reculée, on avait prévu à plusieurs dispositions à prendre pour la défense navale.

Je ne sache point, monsieur l'Orateur, que les dispositions de ce bill aient été changées depuis sa passation. Ce bill a été considérablement augmenté, mais non altéré en aucune façon dans son essence première. Mais que dis-je, même avant la passation de ce bill devant le Parlement, le peuple lui-même avait été entretenu de ce projet, et j'en retrouve la preuve dans les paroles prononcées par le créateur même de ce bill de la milice, sir George Etienne Cartier.

Une autre considération, disait-il, de la plus haute importance, est la défense du pays. Dans l'état où nous sommes, une province ne peut demander l'aide d'une autre, en cas d'attaque, mais avec la confédération nous aurons une armée de 200,000 hommes et une marine de 60,000; et avec une telle force, l'Angleterre serait beaucoup plus disposée à nous aider en cas de besoin que si nous dépendions d'elle seule. Nous devons faire notre possible pour que ces questions soient bien comprises.

Le peuple approuva donc ce projet à cette époque reculée, puisque Cartier revint en Chambre et fit adopter le bill de la milice.

Donc, monsieur l'Orateur, le projet de création de moyens de défense sur l'eau n'est pas d'aujourd'hui ni la conception du gouvernement actuel. Il entre simplement dans sa phase réelle que lui apporte d'une part les besoins de l'Angleterre dont la puissance maritime, de 1867 à venir à ces années dernières, n'était assombrie par aucun autre pays du vieux continent, et de l'autre par le Canada qui, en face de la situation peut aujourd'hui, plus qu'il était en état de le faire il y a 15 ans, apporter sans qu'il y ait aucun préjudice, sa quotepart dans une aide plus que morale.

Je dis, monsieur l'Orateur, que la réapparition de ce projet, né et créé aux premiers jours de la confédération, n'a rien de surprenant ni d'anormal. Il devait inévitablement revenir un jour. Et si les pays possédant des marines de guerre, et notamment l'empire germanique, avaient commencé dix années plus tôt, les armements gigantesques qu'ils ont présentement dans leurs ports et dans leurs chantiers, dix années plus tôt la voute du parlement canadien aurait retenti des échos d'une discussion aussi vive que celle qui se repercute maintenant à travers le pays. Et contrairement, si les puissances européennes étaient restées stationnaires, et que le principe, "qui veut la paix se prépare à la guerre" n'eût prévalu pour donner raison à ce proverbe, ou mieux pour cacher des ambitions politiques, que les nations se permettent tout comme les individus, le parlement canadien, à l'heure présente, continuerait bien tranquillement sa marche ascendante vers ses projets de construction et de développement.

Nous avons tant de fois parlé d'autonomie. L'Angleterre elle-même nous a laissé de si larges coudées dans la façon de faire nos lois et conduire la régie interne de notre pays, que nous avons fini par nous habituer à l'idée que nous pouvons légiférer sur tout et partout. Et cependant, il nous faut, pour bien accepter l'issue et la résolution du débat actuel et les conséquences qu'il entraînera, se rappeler de la réalité de notre position.

Je ne vous cache pas, monsieur l'Orateur, que lors de l'apparition de ce projet de loi, j'étais loin de lui être sympathique, et comme une multitude d'autres de mes compatriotes, j'envisageais la question sur le côté des dépenses considérables qu'il occasionnerait. Je disais donc, monsieur l'Orateur, qu'au premier abord, le projet de greffer au budget une somme de plusieurs millions pour des fins navales ne me souriait point. Cependant après avoir étudié ce projet au point de vue économique et profitable au Canada, et surtout après la politique énoncée par le chef de l'opposition, je n'ai pas hésité à amender mon opinion. Je ne suis pas un militariste, quoique je sois un militaire, et fier d'occuper dans la milice canadienne un rang assez élevé qui me permet d'enrégimenter tous les ans un groupe de nos jeunes compatriotes et leur enseigner le devoir qui nous incomberait, si un jour le Canada ou la métropole avait besoin de ses sujets pour défendre nos

foyers. Il n'y a pas de mal, j'ose croire, à montrer aux siens le chemin de la vaillance, du devoir et de l'honneur.

Je suis encore moins impérialiste. J'aime notre liaison actuelle avec la Grande-Bretagne, mais n'en désire pas de plus étroite, considérant que nous nous entendons parfaitement comme cela au point de vue national.

Mais en comparant les deux politiques émises devant cette Chambre, il n'est pas nécessaire de réfléchir bien longtemps pour comprendre que la plus nationale et profitable au pays est celle énoncée par le très honorable chef du Gouvernement.

Que dit le Gouvernement par la bouche de son premier ministre?

Nous nous proposons de construire onze navires, quatre bristols, un Boadicea et six contre-torpilleurs. Nous nous proposons de les faire construire au pays même s'il est possible. La dépense sera un peu plus de $11,000,000, et les frais d'entretien, y compris réfection des coques, de l'outillage, l'achat des fournitures et du combustible, le service de l'intérêt et la dépréciation du matériel sont estimés à la somme de $4,253,000.

En réponse à M. Foster qui lui demanda si le premier ministre voulait dire que cela prendrait un an pour installer le matériel de construction et quatre autres années pour construire la flotte, le premier ministre a répondu:

C'est ce que je crois.

Et le projet des conservateurs, quel est-il? L'honorable chef de l'opposition propose en substance:

Que le Canada mette de suite à la disposition de l'Angleterre une somme suffisante pour égaler la valeur d'achat ou de construction de deux Dreadnoughts, soit la somme de $25,000,000.

Si j'ai d'abord jugé cette question au point de vue économique, je ne puis toutefois être accusé d'être déloyal. Car, quoiqu'en disent nos adversaires, depuis quelques jours, les Canadiens-français peuvent juger ce projet à son point de vue économique, sans être pour cela des déloyaux.

J'entendais, entre autres, le député de Toronto-nord, verser son venin l'autre jour dans cette enceinte; il avait pris à partie, le chef vénéré, non seulement des représentants français libéraux, qui occupent un siège dans ce Parlement, mais aussi des représentants libéraux d'origine anglaise; et il insinuait que la politique du premier ministre était une politique pour flatter la population de la province de Québec; qu'il en ferait faire l'adoption par cette Chambre dans le but évident d'amener l'indépendance du Canada. Voilà, monsieur l'Orateur, ce que disait, pas plus tard que la semaine dernière, cet honorable monsieur, dont certaines étapes de son dossier politique ne pourraient être écrites sur les murailles de cette édifice en lettres dorées. Voici ce qu'il disait, le 10 de février 1910:

L'indépendance est encore son but (à sir Wilfrid Laurier). Nous comprenons pourquoi en 1902, en 1907, en 1909 et maintenant en 1910 il ait refusé de nous lier à l'empire. Il refuse de faire autre chose que de construire au Canada, pour le Canada et pour le seul usage du Canada.

Je vous demande, monsieur l'Orateur, quand la province de Québec a désiré l'indépendance de ce pays plus particulièrement qu'une autre province? Quand le peuple français qui l'habite, a-t-il tenté dans ce sens de lever l'étendard de la révolte?

A entendre pérorer certains orateurs de l'opposition, nous croirions vraiment que nous, les Canadiens français, sommes toujours en conciliabule et que nous projetons dans l'ombre la ruine de la Grande-Bretagne. Que l'on cesse donc, une fois pour toutes, ces histoires invraisemblables et injustes à l'adresse des Canadiens français! Qu'il se trouve parmi les Canadiens français certains qui préféreraient le Canada indépendant à celui de colonie, c'est possible. Qu'ils le préféreraient annexé aux Etats-Unis, c'est encore possible.

Nous en trouverions qui pensent ainsi dans toutes les autres provinces de cette confédération, sans égard à la nationalité. Mais pourquoi vouloir imputer aux Canadiens français l'idée de prêcher l'indépendance quand cela n'est pas? Si jamais la question d'indépendance est agitée dans le Canada—car cela se pourrait bien un jour si les prédictions de lord Strathcona se réalisent—" qu'à la fin du 20ième siècle le Canada aura une population deux fois aussi grande que celle des Iles-Britanniques," j'ose bien croire qu'à ce moment-là, toutes les provinces diront leur mot et que cela sera par leur complète unanimité que ce fait pourrait se produire.

Ayant fait ces remarques, monsieur l'Orateur, je réclame pour mes compatriotes le droit de pouvoir juger d'une question politique quelle qu'elle soit, qui se présente devant le Parlement de la manière qu'ils le voudront, sans être accusés d'être des déloyaux ou des fauteurs de discorde. Aussi, il serait oiseux de dire que le projet du bill de la marine a été accueilli avec enthousiasme par l'élément français de la province de Québec. Mais, est-ce à dire que les Canadiens-français sont des déloyaux à l'Angleterre parce qu'un certain nombre n'aime pas le principe de ce bill dans lequel ils croient y trouver une tendance trop prononcée vers l'impérialisme, tandis qu'un certain nombre d'autres ici non les plus considérables ne sont pas sympathiques à ce bill parce qu'ils y considèrent les sommes d'argent énormes qui seront dépensées pour en disposer. Enfin, avouons-le franchement; le Canadien français ne peut avoir les mêmes raisons de s'exalter que son concitoyen anglais, car la voix du sang chez lui n'existe point, et

cependant son attachement à la couronne britannique est trop évident pour que sa loyauté soit un instant mise en doute, et cependant il faut admettre que l'appréciation favorable de la question navale chez lui ne peut être que l'inspiration produite par la gratitude et la justice.

Je pourrais, monsieur l'Orateur, vous citer maints de mes concitoyens anglais qui se sont placés à l'un ou l'autre de ces points de vue pour juger du mérite du projet de loi que nous discutons présentement et qui ne seront jamais accusés de déloyauté pour tout cela.

Je fais donc appel à l'esprit de justice de mes adversaires et je leur demanderais à l'avenir de conduire leurs plans d'attaque sur un autre terrain que celui de la nationalité française. Que nous ayons nos chauvins, cela est vrai, et ils ont parfaitement droit d'exister, de discuter et de faire valoir leur théorie comme les chauvins de langue anglaise, mais ils n'en sont pas moins loyaux pour cela.

Une considération, la seule, monsieur l'Orateur, qui serait suffisante pour me faire appuyer la demande de l'Angleterre de lui venir en aide dans la crise difficile qu'elle dit traverser, si cette raison était la seule, serait celle du commerce qu'elle entretient avec nous, mais en plus, plusieurs autres justifient le Canada à l'instar des autres colonies de répondre à l'appel pressant de la métropole, comme l'a affirmé plusieurs fois, entre autres l'honorable chef de l'opposition.

Ce qu'il nous importe donc de ne pas oublier dans le présent débat, et qui, à mon sens, justifie le gouvernement canadien, outre la question du sentiment national, de répondre à l'attente de la métropole, sont bien les immenses relations commerciales que nous entretenons chaque année avec ce pays. L'Angleterre est le meilleur et le plus considérable acheteur du Canada. L'an dernier ce pays a acheté les neuf dixièmes des produits naturels que le Canada a vendus au dehors. Pour un moment, je ne juge la question qu'au point de vue des affaires. Je me pose la question suivante: Le Canada doit-il coopérer d'une façon ou d'une autre au maintien de l'empire des mers exercé à l'heure actuelle par la Grande-Bretagne? Abstraction faite du sentiment national, je dis: oui. Examinons un peu les motifs commerciaux importants qui nous encourageraient et nous justifieraient de partager telle opinion. Je répète donc ce que je disais il y a un instant: L'Angleterre est le meilleur client du Canada, et s'il nous manquait pour un moment, la plus grande partie de notre population, je veux dire la population agricole, puisque 45 p. 100 des Canadiens s'occupent d'agriculture, s'en trouverait fort mal à l'aise. Aussi, qui pourrait empêcher l'Angleterre d'acheter la plus grande partie des produits naturels qu'elle consomme dans ses autres colonies au lieu de donner une préférence si marquée aux produits de notre pays.

En 1908, le commerce total du Canada avec la Grande-Bretagne a été de $230,440,043, soit $134,484,156 pour les exportations, et $95,855,887 que nous avons acheté d'eux. Vous allez peut-être me répondre: Mais l'Angleterre trouve profit à faire le commerce avec notre pays, puisqu'elle y vend elle-même pour $95,855,887, et que nous pourrions bien lui rendre l'échange. Oui, nous pourrions peut-être acheter ailleurs les produits manufacturés qu'elle nous vend, mais nous ne pourrions pas aussi aisément vendre nos produits agrircoles aux autres pays, car si l'Angleterre n'est pas un pays agricole et que la densité de sa population sur un territoire relativement restreint, l'oblige d'acheter 75 p. 100 des produits nécessaires à son alimentation, il n'en est pas de même pour les autres pays d'Europe où l'agriculture fait l'objet principal de la nation.

Ce n'est pas en France ni en Allemagne, les foyers de la science et de la pratique agricole que nous irons vendre nos produits de la ferme. Ce n'est pas au Danemark que nous irons vendre nos beurres et nos fromages. Enfin les pays d'Europe, à part l'Angleterre, seraient des marchés très problématiques pour l'écoulement de nos produits agricoles en grande quantité.

D'un autre côté, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, et autres colonies, seraient des concurrents sérieux à nos produits agricoles, si la Grande-Bretagne, en matière de réprésailles, y faisait là tous ses achats de produits naturels.

En 1908, les produits naturels du Canada se sont évalués comme suit:

	Produit total.	Vendu à Grande-Bretagne.	Pays étrangers.
Agriculture ..	$363,126,384	$101,000,000	$10,852,825
Ind. laitière ..	29,731,932	23,955,940	
Forêt..	51,052,689	11,843,094	27,470,754

Comme nous le constatons, la Grande-Bretagne offre un vaste marché à notre industrie agricole. Elle achète ici les neuf dixièmes de ce que nous pouvons produire. Nos fromages et nos beurres rencontrent là d'excellents débouchés. Le fromage canadien continue à y tenir la suprématie, malgré une compétition redoutable de la Nouvelle-Zélande. 80 p. 100 des importations de fromage de la Grande-Bretagne sont fournies par le Canada.—Statut 1908. Et nous savons comment ce commerce tend à grandir sous l'impulsion que l'on donne à la classe agricole pour faire des produits de haute qualité pour rivaliser victorieusement avec nos concurrents.

Nous pourrions ajouter à ces chiffres déjà produits une somme de $7,472,257 que le Canada a exportée de produits manufacturés en Grande-Bretagne.

En 1908, la Grande-Bretagne a acheté au Canada des marchandises pour une valeur de $3 par tête, tandis que les Etats-Unis n'ont acheté que pour $1.15. Et, cependant, la moitié de notre commerce se fait avec les Etats-Unis. Mais ici la différence est que nous achetons, et que ceux-là achètent moins.

Notre commerce total avec la Grande-Bretagne en 1908, était $230,340,043, c'est-à-dire que nous achetions d'eux pour $95,855,-887, tandis que nous vendions pour $113,-520,500 de marchandises aux Etats-Unis, pour leur en acheter pour $220,191,209.

Maintenant il ne faut pas perdre de vue que nous sommes en relations commerciales avec toutes les autres colonies anglaises, avec lesquelles nous jouissons de tarifs de faveur:

	Total.
Terre-Neuve	$6,963,836
L'Australie	3,410,396
Nouvelle-Zélande	1,250,486
Indes B. de l'Est	4,066,973
Indes B. de l'Ouest	694,199
Guyane Britan	2,698,353
L'Afrique Brit	2,043,575

Voilà, monsieur l'Orateur, pour la considération commerciale. Maintenant passons aux divers incidents qui ont précédé l'arrivée de ce bill devant le Parlement, et depuis qu'il est déposé sur la table de la Chambre. Rien de plus amusant aujourd'hui de voir l'opposition et d'analyser la conduite de ses leaders à chacune des étapes différentes par lesquelles est passée la question de la marine jusqu'à ce jour.

Analysons les incidents: Première attitude. C'est en mars 1909 que l'honorable député de Toronto-nord, pour mieux mettre devant le pays le grand amour filial dont il est empreint pour la mère patrie, comme si le Gouvernement négligeait ou retardait l'accomplissement d'un projet de défense navale discuté au cours des conférences intercoloniales de 1897 et 1902 et 1905, plaçait dans le hansard un discours de plusieurs colonnes pour démontrer la nécessité absolue d'agir sans retard, de créer une marine dont l'objet immédiat serait la protection de nos côtes, puis de voler au secours de l'Angleterre au cas où venant en guerre, elle en requerrait les services. Finalement, le 29 mars, le premier ministre, de concert avec le chef de l'opposition, rédigèrent une résolution dans les termes suivants:

> La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale, conformément aux recommandations de l'amirauté faites lors de la conférence impériale et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sûreté de l'empire et au maintien de la paix mondiale.

Cette proposition fut proposée par l'honorable premier ministre et secondée par l'honorable chef de l'opposition, puis adoptée unanimement; ce qui veut dire que l'honorable député de Jacques-Cartier n'était pas même dissident. Ce fut là la première attitude de l'opposition. Le seconde attitude se produisit au cours de la saison 1909.

Au cours de la saison 1909 eut lieu la conférence intercoloniale à Londres. De cette conférence est éclos le projet qui fait l'objet du bill actuel, la création d'une marine canadienne et que l'amirauté anglaise acceptait cette proposition des représentants du Canada. Alors on put lire sur les journaux comment le chef de l'opposition, en bon patriote qu'il se réclamait, approuvait cette politique toute nationale, et il se disait entièrement d'accord avec le premier ministre quant à l'aperçu du programme de la défense navale. Qu'il était convaincu que ce qu'il convenait de faire à cet égard, était bien la création de forces navales canadiennes, il disait que de cette manière nous accomplirions notre devoir envers la Grande-Bretagne, et le Canada, et, ajoutait-il:

> L'établissement d'une marine canadienne, demandé d'une seule voix par les deux partis, répondrait bien mieux aux besoins que ne le ferait toute offre de Dreadnought.

Et pendant que le chef de l'opposition pérorait dans ces termes, l'honorable député de Toronto-nord entonnait le refrain et dans un discours qu'il faisait dans la capitale de la Nouvelle-Ecosse, il disait:

> Que nous devions être prêts à nous défendre et qu'un magnifique avenir souriait devant le Canada. Que la création d'une marine canadienne aurait pour résultat d'imprimer un nouvel essor à l'industrie de la construction des navires en acier au Canada même, ce qui créerait énormément de main-d'œuvre et provoquerait un immense développement au pays.

Bref, il y a un troisième leader de l'opposition qui fit aussi son discours sur le sujet, mais avec une note des plus discordantes pour les deux premiers. Je veux parler de l'honorable député de Jacques-Cartier qui déclara à Lachine, être opposé à toute contribution navale à l'Angleterre, soit en argent, soit en Dreadnought, ou soit par la création d'une marine canadienne. C'était péremptoire, mais c'est bien cela qui arriva.

Et comme un rythme ironique aux déclarations de ces trois honorables députés, nous arrivait dans le même temps des régions lointaines de l'extrême ouest, la bribe du discours de l'honorable député de Medicine-Hat (M. Magrath) qui voulait à tout prix donner sans retard des millions ou une couple de Dreadnought à l'Angleterre.

Durant ce temps le Gouvernement continuait à faire connaître à travers le pays son programme qui fut toujours le même.

La troisième attitude de l'opposition eut lieu en janvier 1910. L'honorable chef de l'opposition veut encore la construction d'une marine canadienne, mais veut en plus la contribution en argent de la valeur d'un Dreadnought, soit: $12,000,000.

La quatrième attitude de l'opposition s'est produite le 3 février dernier, quand toujours le même chef de l'opposition, répondant au discours plein de sens pratique du premier ministre, l'accusait amèrement de ne pas assez faire pour l'Angleterre, et poussa le cynisme jusqu'à citer dans son discours des textes de discours prononcés par le jeune politicien qu'était le premier ministre actuel en 1866, et tout cela pour démontrer que si l'honorable premier ministre ne faisait pas plus, c'est qu'il convoitait l'indépendance du Canada, ou il voulut dire quelque chose d'analogue et termina en déposant sur la table l'amendement dont je cite les deux principaux paragraphes:

Que l'on ne devrait se lier à aucune entreprise d'un caractère permanent et qui entraînerait des dépenses futures considérables avant qu'elle ait été soumise au peuple et que l'on en ait reçu l'approbation.

Que, entre temps, le meilleur moyen de satisfaire au devoir immédiat du Canada, et de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire, est de mettre sans délai à la disposition des autorités impériales, à titre de contribution volontaire et loyale de la part du peuple canadien, une somme suffisante pour acheter ou construire deux bâtiments de guerre ou cuirassés du type Dreadnought le plus moderne, laissant à l'amirauté la latitude complète de dépenser cette somme à tels moments et pour telles fins de défense navale, qui, à son avis, pourront le mieux contribuer à augmenter la force unie de l'empire et à en assurer ainsi la paix et la sécurité.

Ainsi d'après cette motion, l'honorable chef de l'opposition propose ni plus ni moins que le gouvernement canadien envoie 25 millions de piastres à l'Angleterre pour qu'avec cette somme elle achète deux Dreadnoughts. Mais comme cet homme est bien humain et ne voudrait en aucune façon dépenser l'argent du peuple sans qu'il ne soit consulté, il consentirait, mais après, bien entendu, que les 25 millions de piastres auraient été souscrites à l'Angleterre, que nous en référerions au peuple pour savoir s'il veut que nous en donnions davantage.

J'allais terminer cette description authentique sans mentionner l'honorable député de Jacques-Cartier. Eh bien, je suis fier de déclarer que de tous les chefs de l'opposition qui font autorité, il est le seul qui, depuis son discours de Lachine, a toujours soutenu la même version. L'honorable député de Jacques-Cartier avait bien, comme tous les autres députés des deux côtés de cette Chambre, adopté la résolution du 29 mars 1909, qui avait pour but l'organisation rapide d'un service naval canadien, mais il ne crut pas devoir s'en tenir là, et il se prononça lors de son discours de Lachine carrément opposé à toute marine, contribution, etc. L'honorable député a conservé la même attitude depuis.

Une chose encore dans laquelle j'allais oublier de lui rendre hommage, c'est dans la façon dont il demande le plébiscite. Ce dernier demande que le Gouvernement en réfère au peuple sur la question de la marine avant que l'argent soit dépensé, tandis que son chef, moins exigeant, se contenterait que cela fût après. Evidemment, il y a désaccord entre ces deux honorables députés et sur la manière d'aider l'Angleterre et sur les modes de consulter le peuple à cette fin.

Voilà, monsieur l'Orateur, l'exposé bien imparfait, mais bien véridique des contradictions flagrantes dans lesquelles sont tombés, depuis le 29 mars 1909, les chefs conservateurs qui siègent en cette Chambre.

Cette conduite peut-elle inspirer confiance au pays? Enfin, y a-t-il un député, opposé par principe à la création d'une marine, capable de voter contre le Gouvernement en face d'une pareille opposition; il ne pourrait même pas suivre le député de Jacques-Cartier dans son opposition fictive, car autant son chef exagère le montant de la contribution, autant il est lui-même tombé dans le sens opposé. Différer d'opinion dans le mode d'aider la mère patrie, cela se conçoit, mais lui refuser tout, n'est pas admissible dans les circonstances, surtout où son prestige est menacé.

L'attitude de l'honorable député de Jacques-Cartier sur le bill de la marine, me rappelle celle qu'il tint en 1905, à la deuxième session du Parlement où je fus témoin dans cette Chambre d'un spectacle analogue à celui qui se déroule présentement dans cette même enceinte. Nous discutions alors le bill qui avait pour objet la formation des provinces d'Alberta et de la Saskatchewan. Le Gouvernement dépassant les limites mêmes que lui permettait l'acte de l'Amérique britannique du Nord, avait en première instance présenté le bill accordant aux minorités et surtout à l'élément catholique et français, des droits identiques à ceux dont jouit l'élément protestant et anglais dans la province de Québec. L'opposition ayant à sa tête le même chef qu'aujourd'hui, combattit tellement énergiquement les dispositions scolaires de ce bill que l'honorable député de Jacques-Cartier dut se séparer de son parti, et, comme aujourd'hui, pour mieux expliquer sa fuite, proposa une motion inacceptable aux termes de la loi— celle de rendre la langue française officielle devant les tribunaux de la province. Il fut battu. Savez-vous ce qu'il advint plus tard de cet amendement ou résolu-

tion? On lui fit jouer un bien triste rôle dans la province de Québec. Les orateurs français du parti conservateur couraient les campagnes et péroraient sur les hustings avec la fameuse résolution. "Voyez messieurs," disaient-ils. Le député de Jacques-Cartier a été le seul en Parlement à vouloir sauver la langue française dans les deux nouvelles provinces. Mais les libéraux ont voté contre. C'est une infamie. Mon adversaire, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, pour n'avoir pas voulu raconter que le député de Jacques-Cartier proposait une chose impossible, en vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et pour n'avoir non plus dit que son chef, le leader de l'opposition et ses suivants, avaient également voté contre, a été sévèrement puni par l'électorat qui lui fit perdre même son dépôt. Eh bien, monsieur l'Orateur, savez-vous ce qui arrivera de cette attitude du député de Jacques-Cartier? Vous le constaterez comme moi, aux prochaines élections, des orateurs conservateurs péroreront, aux mêmes endroits, que le député de Jacques-Cartier a été le seul de la députation de la province de Québec à s'opposer à la création d'une marine nationale, clameront que la députation libérale de Québec a voté contre le sous-amendement du député de Jacques-Cartier. Mais omettant en même temps de mentionner que le chef de l'opposition et les conservateurs auront également voté contre.

Durant que la comédie se jouera dans Québec, le chef de l'opposition et le reste de la phalange conservatrice parcourront les provinces anglaises en criant partout que le Gouvernement n'a pas fait son devoir vis-à-vis l'Angleterre, parce que son chef, le premier ministre qui est Canadien-français, a capitulé devant la poltronnerie des députés de sa race siégeant dans cette Chambre. Voilà leur double jeu, et le tour est joué. On verra plus tard les chefs conservateurs se réunir sous le même parapluie et pactiser ensemble comme jamais.

Voilà l'élément disparate qui compose actuellement la loyale opposition de Sa Majesté. Et certaines gens voudraient que les députés libéraux trahissent le Gouvernement sur la question de la marine pour voter avec un semblable parti.

Vendredi le 11 février, M. Bourassa écrivait dans le "Devoir" cet aveu significatif au sujet du bill de la marine:

S'il s'était agi d'une flotte canadienne, pour la défense du Canada, sous l'autorité du gouvernement canadien, je n'aurais trouvé à redire ni à l'article 17, ni à l'article 19, ni même à l'article tout entier.

Même si l'exécutif eût abusé des pouvoirs que l'article 17 lui donne, la flotte restait sous son autorité, et le Parlement, convoqué dans les quinze jours, aurait pu passer la décision du ministère et rappeler les vaisseaux.

Mais c'est en lisant l'article 18 que je compris la profondeur de l'abîme où l'on nous jetait sans nous avertir, en nous trompant.

Il me semble que ce point est bien éclairci par les paroles du chef de l'opposition, lui-même quand il a fait des reproches dans son discours, au Gouvernement dans les termes suivants:

Que les propositions du Gouvernement ne s'accordent pas avec les propositions et les recommandations de l'amirauté, et en autant qu'elles permettent au Gouvernement de refuser, d'adjoindre les forces navales du Canada à celles de l'empire; en temps de guerre, elles sont mal avisées et dangereuses.

Maintenant prenons la "Gazette' organe conservateur de Montréal qui dit ceci:

Il condamne le programme ministériel et avec force parce que l'effet en est de donner au Gouvernement le pouvoir de refuser l'aide des forces navales canadiennes à celles de l'empire en temps de guerre.

Enfin nombre d'autres orateurs de l'opposition abondent dans ce sens; il serait trop long d'énumérer leurs sentiments sur ce sujet.

Notre flotte sera entièrement sous le contrôle du gouvernement canadien et celui-ci ne peut définitivement la mettre au service de l'Angleterre sans la ratification de ce Parlement. Voici d'ailleurs comment se lisent les clauses 18 et 19:

18. En temps critique, le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

19. Lorsque le Gouverneur en conseil appellera la marine ou quelque partie de la marine, à l'activité, ainsi que prévu par l'article précédent, si, par suite d'un ajournement ou d'une prorogation à une date ne devant pas arriver avant dix jours, le Parlement n'est pas alors en session, il sera lancé une proclamation convoquant les Chambres dans un délai de quinze jours, et le Parlement, en conséquence, se réunira et siégera le jour fixé par cette proclamation, et continuera à siéger comme s'il avait été ajourné ou prorogé à ce jour.

Mais donnons-nous donc la peine de référer au bill de la milice de 1868 et nous y trouverons l'article 61 qui se lit comme suit, et bien autrement autoritaire que celui de la marine:

Article 61:

Sa Majesté pourra appeler, en tout et en partie, la milice au service actif dans ou hors de la puissance, lorsque la chose sera en aucun temps jugée à propos, en conséquence de guerre, invasion ou insurrection, ou d'appréhension d'aucun de ces dangers; et les miliciens, ainsi appelés au service actif, continueront de servir pendant au moins une

année à compter de la date à laquelle ils auront été appelés au service actif, s'ils y sont tenus, ou pour toute période plus considérable que Sa Majesté pourra fixer.

Et cependant le roi a-t-il une seule fois usé des prérogatives que lui conférait cette loi, avant qu'elle fût changée ces années dernières en retranchant les mots: "hors de la puissance?"

Le Gouvernement lui-même a-t-il jamais forcé un régiment canadien à prendre part aux guerres de l'empire, sans que chacun de ses membres y fût consentant.

Mais pourquoi le Gouvernement n'accorderait-il pas le plébiscite, nous dit-on en certains milieux?

Voyons, monsieur l'Orateur, parlons franchement. Est-ce la faute du Gouvernement si le peuple n'est pas consulté sur cette question ou si cette faute ne retombe pas sur l'opposition? Si le 29 mars 1909, au lieu d'agréer et seconder avec enthousiasme la proposition du Gouvernement, le chef de l'opposition eût demandé un plébiscite, est-ce que la chose n'aurait pas été plus logique que de venir aujourd'hui, comme le député de Jacques-Cartier, dire que la question doit être référée au peuple. Pourquoi ne l'a-t-il pas dit en temps opportun? au lieu d'encourager par son approbation, le Gouvernement à poursuivre sa politique sur le projet? Il est trop tard, monsieur l'Orateur, pour en venir à cette mesure,—quand bien même le Gouvernement le pourrait constitutionnellement—il ne le peut pas maintenant. Une consultation populaire dans le moment est inadmissible, car elle serait considérée comme un acte de faiblesse dans les circonstances où l'univers entier a les yeux tournés sur les colonies de l'empire britannique pour suivre leur politique navale vis-à-vis la métropole. Ce manque de civisme serait des plus condamnables. Le Gouvernement est une autorité, et, comme toute personne revêtue d'une autorité nécessaire, il doit la garder surtout dans une question aussi palpitante, non seulement pour l'Angleterre qui est la plus particulièrement intéressée, mais pour tous les pays qui la détestent et l'envient et qui seraient les premiers à se réjouir de l'indécision de ses colonies. Le temps pour un plébiscite n'est plus à l'heure présente. C'était avant qu'un projet de loi fût élaboré et déposé devant cette Chambre.

Je suis contre le plébiscite pour une autre raison majeure, outre toutes celles évoquées jusqu'à maintenant.

Nous composons ici un gouvernement représentatif, nous sommes directement responsables au peuple, et tous les cinq ans, celui-ci ratifie ou condamne l'attitude que nous avons cru devoir prendre sur les diverses questions dont a été saisi le Parlement. Le peuple juge ses représentants lors des élections où sont discutées les questions politiques. C'est à cette époque solennelle pour lui qu'il choisit ceux qu'il croit être les plus capables, non seulement de les représenter dignement et habilement, mais aussi de représenter leurs propres principes. Au cours de la durée d'un mandat, l'électorat ne peut raisonnablement intervenir pour dicter à leur représentant une ligne de conduite.

Le Parlement n'est pas enfin un conseil municipal obligé de soumettre à chaque fois aux contribuables tout règlement qui comporte une dépense d'une centaine de dollars. Les comtés et ses représentants ont des attributions plus larges, et l'idée d'en référer au peuple sur toutes les questions importantes qui sont discutées dans cette enceinte, serait une anomalie que condamnerait le peuple lui-même le premier.

Supposons pour un instant que le Gouvernement accepterait le sous-amendement du député de Jacques-Cartier et demanderait au peuple de se prononcer sur la question de la marine. Combien de députés, outre ceux des villes, pourraient affirmer que moins de 25 p. 100 de leurs électeurs pourraient se prononcer convenablement sur cette question, eu égard aux moyens de connaissance qu'ils en possèdent. Rien d'étonnant à cela. A l'heure présente, je sais qu'un grand nombre de mes compatriotes ne jugent cette question que par son côté économique, c'est-à-dire que par les dépenses qu'elle entraînera, et non pour les autres motifs autrement plus sérieux qui l'ont fait naître.

Or, supposons pour un moment qu'ils se prononcent contre tout projet de marine, quand les provinces anglaises, elles de leur côté, se prononceraient favorablement, ce verdict ne voudra cependant exprimer qu'ils sont déloyaux à la couronne britannique—et c'est pourtant la conclusion que l'on tirera de leur action. Et nous savons quelles seraient les conséquences désastreuses pour notre province. Ce serait pour nous l'isolement. Les Canadiens-français formeraient une bande à part que l'on dédaignerait. Non, le Parlement ne peut avoir sans préjudice pour notre race et notre croyance, un parti qui ne marche pas avec l'un ou l'autre des deux partis jusqu'ici reconnus.

Chaque chose a son temps, le peuple a son tour pour juger les actes de ses représentants, et la politique qu'ils ont soutenue ou combattue durant l'exécution de leur mandat. Ce moment c'est l'époque des élections où l'électorat du pays reprend ses droits de souverain; c'est là le véritable plébiscite.

Maintenant, savez-vous ce que l'on dit, entr'autre chose que je ne crois pas, monsieur l'Orateur? Supposant le fait que nous aurions un plébiscite, est-ce que la province de Québec, dirigée par son clergé, ne voterait pas contre toute contribution ou aide quelconque à l'Angleterre, sous prétexte qu'il y aurait dans cette action un

pas vers l'impérialisme? Ne dit-on pas que le député de Jacques-Cartier et un ancien député de cette Chambre, forts de leur cause, donnant prise aux préjugés, parcouraient les campagnes, frappaient aux portes des presbytères, et se faisant des prêtres catholiques le paravent de leurs ambitions politiques, criaient à la révolte.

Voilà ce que j'ai entendu, monsieur l'Orateur, et inutile de vous dire que je dénonce énergiquement ces propos injurieux et calomniateurs surtout en ce qu'ils ont trait à l'adresse du clergé catholique de la province de Québec. L'histoire du passé, d'ailleurs, est là pour montrer comme le clergé fut précieux à l'Angleterre aux jours du danger. Et comment, alors comme aujourd'hui, ils prêchaient cette fidélité au drapeau britannique qui nous rend si heureux, si libre sous son égide. D'ailleurs n'est-ce pas lui qui aida à la réélection de sir Etienne Cartier quand il vint devant le peuple avec son bill de la milice? Monsieur l'Orateur, je n'ai pas charge de défendre le clergé de la province de Québec contre certaines insinuations qu'on a semblé faire contre lui en certains lieux, j'ai assez confiance en lui et admire trop ceux qui le dirigent pour ne pas dire ici devant le Parlement, qu'il n'entrerait point dans une semblable voie.

On tend à faire croire que si nous avions un plébiscite, nous serions étonnés de la masse de citoyens anglais qui sont antipatiques à toute contribution directe ou indirecte à l'Angleterre.

Eh bien! monsieur l'Orateur, je ne crois pas à cette prédiction mal calculée, si j'en juge par la physionomie de cette Chambre. Ici tous les députés de langue anglaise sont unanimes à laisser le Canada contribuer à la défense de l'empire britannique. Et même ceux de l'opposition renchérissent sur la politique du Gouvernement. D'un autre côté toutes les sommités anglaises et les grands et petits journaux anglais du pays sont favorables soit à l'un ou à l'autre, à de rares exceptions près.

On se plaît à dire que les cultivateurs anglais ne sont pas favorables au projet de la création d'une marine nationale ou à une contribution directe à l'Angleterre. Voyons, soyons justes à leur égard. Dire qu'ils aimeraient mieux ne pas voir le pays dépenser de l'argent dans ce sens, je l'admettrai un moment, mais vouloir faire croire que leur cupidité triompherait de leur patriotisme, je dis que cela est leur faire injure. Aussi la meilleure preuve que les cultivateurs anglais ne font pas mauvais accueil au projet, est dans les deux faits suivants: A Toronto, se réunissaient dernièrement les "Dominion Grange" en convention. Le président de l'association, au début de la séance, fit un discours du reste pacifique, mais maudissant la guerre et émettant l'idée que le Canada ne devrait pas dépenser un sou pour la guerre. Quelqu'un des membres voulut transformer l'opinion du président en une motion, mais la discussion devint si vive qu'on eut peur de soumettre une motion aux voix.

Peu de temps après, les "grain growers" ont tenu une convention à Prince-Albert, Saskatchewan; on avait placé à l'ordre du jour une résolution en faveur d'une contribution directe du Canada à la marine anglaise.

On préféra ne point discuter cette question, attendu qu'elle ne se rapportait point directement aux choses de l'association. Voilà deux faits, n'est-ce pas, monsieur l'Orateur, qui sont loin d'exprimer que les fermiers anglais sont antipathiques à la mère patrie.

Que la crise que nous traversons soit réelle, que notre territoire et nos côtes aient besoin d'être défendus et que notre dignité comme notre intérêt exigent que nous nous mettions au plus vite en mesure de les défendre nous-mêmes, tout cela ressort non pas tant de ce que je viens de dire, que des réflexions qu'un tel sujet doit faire naître dans tous les esprits.

Mais ces considérations n'épuisent point le sujet. Il faut encore l'envisager d'un peu plus haut et cela nous aidera peut-être à comprendre notre devoir dans le cas, toujours possible, d'une tempête éclatant sur nos têtes avant que nous puissions accomplir tout ce qui serait utile pour y résister.

Nous sommes ici sur le sol canadien les rejetons de deux grands peuples longtemps rivaux, aujourd'hui amis et rapprochés pour se défendre contre une agression possible qui résulterait bien plus de la poussée humaine que du mauvais vouloir, mais qui est, par cela même, d'autant plus redoutable.

La France et l'Angleterre ont de leur côté le devoir de se défendre. Ce qu'elles veulent conserver c'est leur territoire, leur richesse et leur civilisation, mais c'est aussi et surtout leur âme même, qui pourrait en effet disparaître sous l'invasion et n'être plus pour les hommes qu'un grand souvenir comme le sont aujourd'hui l'âme grecque et l'âme romaine.

Or, cette âme, cette civilisation, les langues qui en sont l'expression, sont aussi les nôtres. Nous sommes intéressés à les maintenir intactes et nous ne pourrions pas rester spectateurs indifférents d'une lutte où elles se trouveraient menacées. A une telle cause seraient acquis notre esprit moral le plus ardent, toutes nos ressources et même notre sang.

Nous serions, nous sommes ici solidaires et cette circonstance tout en nous rapprochant des pays de nos ancêtres, nous rapprochera les uns des autres. Elle créera peut-être entre les deux races canadiennes

une sympathie durable, une fraternité réelle.

Ce sentiment, il faut bien le reconnaître, n'existe pas généralement aujourd'hui. Nous vivons en paix, mais sans sympathie, car nous ne nous connaissons guère et chaque groupe a des prétentions que l'autre refuse d'admettre. Les hommes d'Etat déplorent ce mal dont la guérison semble encore éloignée, car elle doit se faire sans abdication.

Si d'autre part, à l'amour de la patrie canadienne qui tend à les rapprocher, chacun des deux groupes pouvait ajouter le sentiment de leur solidarité dans la défense d'un idéal encore plus élevé, si cela est possible, et pour lequel on serait prêt de part et d'autre, à faire des sacrifices sérieux, le rapprochement deviendrait plus facile et moins éloigné; il pourrait en résulter une alliance réelle qui ajouterait un jour à la brillante gerbe des nations civilisées, une variété nouvelle de deux des fleurs les plus anciennes et les plus belles qui la composent.

Ne craignons donc pas de prendre des déterminations viriles. Engageons-nous sans arrière-pensée dans la voie nouvelle que nous indiquent l'honneur et le devoir ainsi que l'intérêt bien entendu du Canada pour le présent comme pour l'avenir.

M. W. B. NANTEL (Terrebonne) propose le renvoi de la suite du débat.

(La motion est adoptée.)

Sur motion de M. Fielding la séance est levée à onze heures et trois quarts du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 2 mars 1910.

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

QUESTIONS.

SUBSTANCES EXPLOSIVES DANS LE DISTRICT "F" DU TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. ROBB demande:

Vu le rapport du Dr J. T. Donald, analyste et essayeur expert touchant l'emploi et la qualité des substances explosives dont on s'est servi dans le district "F" du chemin de fer transcontinental, et son rapport au sujet des causes principales des accidents survenus au cours des travaux de construction de cette voie ferrée, les commissaires du chemin de fer transcontinental ont-ils pris en considération l'à-propos d'émettre une circulaire prohibant la manutention des substances explosives par tous les manœuvres qui sont incapables de lire les instructions imprimées soit en français, soit en anglais?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): La question est à l'étude.

LES CONDUCTEURS DES WAGONS-LITS SUR L'INTERCOLONIAL.

M. LAPOINTE demande:

1. Des ordres ont-ils été donnés, obligeant les conducteurs des wagons-lits de l'Intercolonial, résidant à Montréal, d'aller demeurer à Halifax, ou du moins d'y demeurer lorsqu'ils ne sont pas en devoir?
2. Qui a donné lesdits ordres, et pourquoi?
3. Pourquoi la même règle ne s'applique-t-elle pas à M. Archibald, le surintendant de ce département, lequel reste à Truro?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Non. Les conducteurs des wagons-lits sont tenus de demeurer à Halifax quand ils ne sont pas en devoir.
2. Les ordres sont donnés par le surintendant du service des wagons de luxe, des wagons-buffets et des wagons-lits, conformément aux instructions du bureau d'administration.
3. On considère que ce n'est pas nécessaire.

AMELIORATIONS AU PORT DE PORT-HOOD.

M. RHODES demande:

1. Quelle somme totale a été dépensée, à ce jour, sur le brise-lames qui ferme l'entrée nord du port de Port-Hood, comté d'Inverness (N.-E.), et combien a été dépensé chaque année?
2. Quelle somme a été dépensée du côté de Port-Hood, et quelle somme du côté de l'île de Port-Hood?
3. L'ouvrage a-t-il été fait à la suite de soumissions et à l'entreprise, ou bien en régie?
4. Sous quel surveillant ou quels surveillants l'ouvrage a-t-il été fait, et quelle somme totale a été payée au surveillant, ou à chacun des surveillants?
5. Quelle a été la longueur respective des travaux exécutés du côté de Port-Hood et du côté de l'île de Port-Hood?
6. Quelle est la longueur du chenal qui reste encore à remplir, et quelle est la plus grande profondeur de l'eau?
7. Quelle somme le Gouvernement se propose-t-il de dépenser cette année, et l'ouvrage sera-t-il fait à l'entreprise?
8. Quelle a été l'estimation primitive préparée par l'ingénieur du Gouvernement couvrant toute l'entreprise?

L'hon. WM. PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. 1903-04	$ 2,968 85
1904-05	19,942 43
1905-06	9,999 91
1906-07	14,885 13
1907-08	14,999 37
1908-09	15,000 98
1909-10	15,012 31
	$92,808 98

2. Du côté de Port-Hood, $77,796.67; du côté de l'île, $15,012.31.

3. En régie.

4. James McDonell, contremaître, $3.50 par jour, $2,212.87; Isahiah Watts, sous-contremaître, $2.50 par jour, $1,119.38.

5. Du côté de Port-Hood, 1,660 pieds; du côté de l'île, 540 pieds.

6. a) 2,400 pieds; b) profondeur maxima, aux plus basses eaux, entre les deux constructions, 19 pieds.

7. a) Crédit voté pour l'exercice 1910-1911, $40,000; b) nous avons l'intention de donner à l'entrepreneur ce qui reste à faire des travaux.

8. L'ingénieur régional a soumis plusieurs estimations, allant de $165,000 à $482,000, selon la nature et la hauteur de la construction. Cependant, ces plans n'ont pas été adoptés et l'ingénieur a conseillé des fascines et de la roche, devant coûter $215,000.

TRAVAUX DANS LE PORT D'INVERNESS.

M. BLAIN demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il d'affecter des fonds pour créer un port à Inverness (N.-E.), pendant cette saison?

2. Quelque montant a-t-il déjà été dépensé pour ces travaux pour achat des terrains et de qui, pour bois de construction et pour gages de contremaître de travaux?

3. Si des travaux se font au cours de la présente saison, auront-ils pour objet d'ouvrir un chenal jusqu'à l'étang McIsaac ou de reconstruire et réparer les anciennes jetées en dehors dudit port?

4. Quel montant le Gouvernement se propose-t-il de dépenser pour ces travaux pendant cette saison?

5. Le Gouvernement a-t-il reçu quelque rapport que des dommages considérables avaient été causés aux anciennes jetées par un récent ouragan?

6. Quelle est l'estimation faite par l'ingénieur du Gouvernement pour construire et allonger les jetées et pour draguer le chenal des navires jusqu'à l'étang McIsaac, respectivement?

L'hon. M. PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Il y a un crédit à cette fin dans le budget et on espère que les travaux seront exécutés.

2. Le Gouvernement ayant été obligé de recourir à l'expropriation des terrains, les travaux en ont été retardés et les crédits déjà votés sont en partie périmés. Les dépenses sont reparties comme suit:

Année.	Crédit.	Sommes dépensées.	Nature des dépenses.
	$	$ c.	
1907-8..	10,000	70 60	Arpentage du terrain et frais de justice.
1908-9..	10,000	70 00	Salaire du contremaître.
		611 39	Bois.
		229 63	Pierre, fer, et
1909-10.	4,700	750 79	Terrain et fr s--D. J. McDonald.
		520 69	Frais de justice, honoraires des témoins, etc.
		20 00	Salaire du contremaître.

3. La reconstruction et la réparation de l'anciene jetée, sur le côté est du port, et probablement le dragage de manière à obtenir un pied de profondeur à l'eau basse.

4. Crédit voté pour l'exercice 1910-1911, $10,000.

5. Non.

6. Reconstruction $12,324
Piles du nouveau chenal 39,970
Dragage 9,400

EMPLOYES SESSIONNELS.

M. BEST demande:

1. Quel était au 25 janvier dernier le nombre d'employés sessionnels ou temporaires de la Chambre des communes, et par qui ces nominations ont-elles été faites?

2. Quel était à cette date le nombre autorisé de ces employés?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. 175. Ces nominations ont été faites, par l'honorable président de cette Chambre.

2. Toutes ces nominations ont été autorisées.

BUREAU DE DOUANE A CHAMBORD.

M. GIRARD demande:

1. Un bureau de douane a-t-il été ouvert à Chambord?

2. En quelle année et pour quelles raisons?

3. En quelle année a-t-il été fermé et pourquoi?

4. Quelles sont les personnes qui en ont demandé la suppression?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur):

1. Chambord-Jonction a été érigé en station de douane secondaire le 1er mai 1897.

2. Cette station fut supprimée par décret ministériel le 22 octobre 1901, par économie.

3. Ce sont les rapports officiels du service des douanes, qui ont amené le département à prendre cette décision.

DIRECTEUR DE LA POSTE A METABETCHOUAN.

M. GIRARD demande:

1. M. Jean Gauthier, maître de poste à Metabetchouan a-t-il été congédié ou a-t-il abandonné volontairement sa position? Dans l'affirmative, en quelle année et pourquoi?

2. Quelles sont les personnes qui ont demandé cette action du ministre?

L'hon RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. M. Jean Gauthier a été remercié de ses services en sa qualité de maître de poste à Metabetchouan au mois d'octobre 1902. Depuis quelque temps ce bureau était très mal administré et, à différentes reprises, les fonctionnaires du département ont dû tenir des enquêtes et faire rapport. L'état de choses dont on se plaignait n'étant pas amélioré, on a trouvé nécessaire dans l'intérêt public de changer le titulaire de ce bureau de poste.

2. Tel que dit dans la réponse précédente, le changement ne s'est fait qu'après une enquête officielle nécessitée par les plaintes réitérées qu'on avait adressées au ministère relativement à la façon peu satisfaisante dont ce bureau était conduit. Des plaintes ont été faites par les personnes suivantes: Georges Perron, Joseph Doré, Wilfrid Côté, Edouard Montminy, C. P. Renauld, S. Bouchard, W. Ratte, J. Couture et J. Desmeules.

AGENT DE LA RESERVE INDIENNE DE POINTE-BLEUE.

M. GIRARD demande:

1. Un nommé W. Donohue agent des indiens de la réserve de la Pointe-Bleue, a-t-il été congédié?

2. Dans l'affirmative, en quelle année et pour quelles raisons?

3. Quelles sont les personnes qui ont demandé ce renvoi d'office ou cette démission volontaire?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes):

1. William T. A. Donohue a été remercié de ses fonctions en sa qualité d'agent des indiens pour la réserve de la Pointe-Bleue en 1902, d'après un arrêté du conseil portant la date du 23 avril de l'année en question, à la suite d'une enquête sur les irrégularités commises dans l'administration de cette agence.

2. Le ministère n'a rien qui me permette de répondre à cette question.

MAITRE DE POSTE A DELISLE.

M. GIRARD demande:

1. M. Alfred Gagné, maître de poste à Delisle, a-t-il été congédié du service ou a-t-il démissionné volontairement?

2. Dans l'affirmative, en quelle année et pour quelles raisons?

3. Quelles sont les personnes qui ont demandé ce renvoi d'office ou cette démission volontaire?

L'hon RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Alfred Gagné a été congédié comme maître de poste à Delisle au mois de novembre 1903. Nous avons reçu des plaintes nombreuses sur l'administration de ce bureau de poste, et une enquête officielle a démontré qu'elle était si peu satisfaisante qu'il fallait nécessairement dans l'intérêt public en changer le titulaire.

Nous avons reçu plusieurs requêtes dont l'une portait un très grand nombre de signatures du maire et des conseillers de cette localité, recommandant la nomination du maître de poste actuel.

MAITRE DE POSTE A DOLBEAU.

M. GIRARD demande:

1. M. J. Tremblay, maître de poste à Dolbeau, a-t-il été congédié ou a-t-il abandonné volontairement son emploi?

2. Dans l'affirmative, en quelle année et pour quelles raisons?

3. Quelles sont les personnes qui ont demandé ce renvoi d'office ou cette démission volontaire?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. On a changé le titulaire du bureau de poste de Dolbeau, au mois de mai 1909. Des plaintes avaient été adressées au ministère sur l'administration de ce bureau de poste; une enquête officielle a révélé un état de chose tellement sérieux dans l'administration de ce bureau de poste, qu'il devint nécessaire dans l'intérêt public d'y nommer un autre titulaire.

2. Le maire, le secrétaire-trésorier de la municipalité et d'autres personnes se sont plaints de l'administration de ce bureau de poste.

COMMISSION DU TRANSCONTINENTAL—AVISEURS LEGAUX.

M. RHODES demande:

1. Des avocats ont-ils, en quelque temps que ce soit, été employés par le Gouvernement, ou rémunérés à même les deniers publics du Canada comme représentants ou aviseurs de témoins assignés devant le comité des comptes publics, ou comme représentants ou aviseurs de la commission du chemin de fer transcontinental devant le susdit comité? Dans l'affirmative, quels sont les noms, et quand leur rémunération en cette qualité leur a-t-elle été payée?

2. De qui les intérêts leur avaient-ils été confiés, et quels ont été les services réels rendus par eux?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Les renseignements demandés sont trop considérables pour qu'on les fournisse sous la forme d'une réponse à une question.

M. R. L. BORDEN: En suspens comme avis de motion.

L'hon. FIELDING: Non.

M. l'ORATEUR: Dois-je comprendre que l'honorable ministre dit qu'on a déjà répondu à cette question?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et de Canaux): Les renseignements demandés sont trop volumineux pour que je les fournisse comme réponse à une seule question. Si l'honorable député demande le dépôt de ces documents, parfait.

M. l'ORATEUR: L'honorable député (M. R. L. Borden) désire-t-il que cette question reste en suspens comme avis de motion demandant un état?

M. R. L. BORDEN: Certainement.

TRAVAUX DANS LE LAC SAINT-PIERRE. —LE CONTREMAITRE ROY.

M. J. D. REID demande:

1. Des plaintes ont-elles été formulées contre Ernest Roy, contremaître des travaux au lac Saint-Pierre? Dans l'affirmative, quand ces plaintes ont-elles été faites?

2. Y a-t-il eu enquête? Dans l'affirmative, qui a dirigé l'enquête, et un rapport a-t-il été fait au département touchant les résultats de telle enquête?

3. Le département déposera-t-il une copie de ce rapport sur le bureau de la Chambre?

4. Ernest Roy est-il encore employé par le Gouvernement? S'il en est ainsi, quelles sont ses fonctions, quels sont ses appointements actuels et quels étaient-ils à l'époque où les plaintes ont été formulées?

L'hon. WM TEMPLEMAN ministre du Revenu de l'intérieur):

1. Oui, le 8 septembre 1906.

2. Oui. Par M. Victor Gaudet, avocat de Montréal. Un rapport a été présenté.

3. Ce rapport a été déposé sur le bureau de la Chambre le 11 mai 1908.

4. Non.

"COTTON'S WEEKLY".

M. HERRON demande:

L'honorable directeur général des Postes sait-il qu'un journal appelé "Cotton's Weekly", publié à Cowansville, Québec, dit qu'il est injustement traité en ce qu'il paie un tarif postal excessif? Dans l'affirmative, sa plainte est-elle fondée?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général ds Postes): Nous avons reçu une lettre de l'éditeur du "Cotton's Weekly" à propos du tarif postal exigé pour les copies de ce journal. Il n'y a pas eu de favoritisme et, dans l'estime des fonctionnaires du département, il n'existe pas de raison de se plaindre. Je pourrais ajouter que le département a appris que l'éditeur du "Cotton's Weekly" avait envoyé divers paquets de son journal à différents bureaux de poste, copies adressées à d'autres personnes qu'aux abonnés réguliers. Il appert que le maître de poste à Cowansville, au lieu de percevoir les timbres au coût ordinaire de un cent par quatre onces ,a laissé passer tous ces paquets en n'exigeant pour le tout qu'un quart de cent par livre. Le ministère a prétendu que des gens qui ne souscrivent que pour cinquante ou que pour cent copies d'un même numéro ne peuvent être considérés comme des abonnés réguliers, et c'est pour cela qu'on ne peut transporter ces copies par la poste au coût de transport d'un cent par quatre onces d'une fraction de ce chiffre quand il s'agit d'adresses séparées. L'éditeur nous a écrit récemment pour se plaindre de l'attitude que nous avons prise, et, aujourd'hui même, on lui expédiera une réponse lui expliquant parfaitement ce qu'il nous demande, c'est-à-dire qu'il n'est pas traité autrement que les autres éditeurs de journaux, mais qu'il jouit des mêmes privilèges.

COURRIER DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. DANIEL demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour le transport du courrier entre Milledgeville et Holderville, dans le Nouveau-Brunswick?

2. Quels étaient les soumissionnaires, le prix stipulé dans chaque soumission et qui a obtenu le contrat?

3. Le contrat a-t-il été accordé au plus bas soumissionnaire? Dans la négative, pourquoi?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Le 19 février 1909.

2. a) Joseph M. Sleep $636
William Sleep.. 690
Thomas L. Martin.. 690
Edgar Miller 700
John Harrity 707
H. A. Currie 800

b) M. Thomas L. Martin.

3. L'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire, mais ce dernier n'a pu fournir le cautionnement requis et le département s'est trouvé forcé de mettre de côté sa soumission.

STEAMER "HUDSON"

M. DANIEL demande:

1. Le Gouvernement, ou l'un de ses départements, a-t-il acheté récemment un bateau à vapeur appelé le "Hudson"?

2. Dans l'affirmative, à quel prix a-t-il été acheté, et à quoi sera-t-il employé?

3. Quels sont les dimensions et le tonnage de ce bateau?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur):

1. Oui.

2. $3,600. Pour faire la patrouille des pêcheries de homard.

3. 57 pieds et 7 pouces en longueur, 12 pieds et 6 pouces de largeur, 4 pieds et 7 pouces de profondeur; 33-59 tonnes brutes.

ACHAT D'APPROVISIONNEMENTS.

M. GEORGE TAYLOR demande:

1. Le ministre des Chemins de fer a-t-il reçu quelque plainte ou plaintes sur la prétendue manière déloyale dont la commission des chemins de fer s'est procuré ses approvisionnements?

2. Le ministre a-t-il quelques informations de nature à indiquer que les entrepreneurs du chemin de fer transcontinental sont forcés d'acheter leurs approvisionnements d'une seule maison, ou est-il informé que c'est réellement le cas?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Il arrive assez souvent, lorsque les corporations publiques ou les gouvernements achètent des approvisionnements ou des marchandises, que les vendeurs qui croient qu'ils auraient pu vendre une plus grande quantité de ces derniers, se plaignent, et le ministre des Chemins de fer a eu l'occasion de faire cette expérience.

2. Non.

DIVISION DE LA BASSE-COUR A LA FERME EXPERIMENTALE.

M. W. H. SHARPE demande:

1. Combien d'hommes sont employés dans la division de la basse-cour à la ferme expérimentale centrale, et quels sont les appointements de chacun?

2. Quelle est la superficie du terrain mis à la disposition de ce service?

3. Combien de volailles y a-t-il à la ferme en ce moment?

4. Quelles sont les recettes provenant de la basse-cour?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture):

1. Cinq, aux appointements de $1,500, $1,300, $500, $605.31 et $515.70, respectivement.

2. De 3 acres .05.

3. 323.

4. Recette: Exercice 1908-09, $620.91; 10 mois de l'exercice 1909-10, $350.87.

OBSERVATIONS SUR LE FUSIL ROSS.

M. SAMUEL HUGHES (Victoria-et-Haliburton): Monsieur l'Orateur, avant que l'on aborde l'ordre du jour, j'aimerais, avec votre permission, proposer l'ajournement afin de pouvoir discuter les règlements de l'Association nationale de tir de la Grande-Bretagne et d'Irlande (National Rifle Association of Great Britain and Ireland), qui font une distinction contraire à l'arme officielle de la milice canadienne. Je regrette que la maladie empêche le ministre de la Milice de se trouver ici; mais comme il s'agit d'une question très urgente, je serais bien aise que le premier ministre la signalât à l'attention de son honorable collègue.

(La permission est accordée.)

M. DANIEL.

M. S. HUGHES: Je regrette profondément d'avoir à porter une telle question devant la Chambre; mais, aux yeux des tireurs canadiens, elle est de la plus haute importance; à vrai dire, elle met en jeu la bonne renommée de notre ays. Nos tireurs ont pu prendre part au concours de Bisley à la faveur de l'article 98, page 61 des règlements de l'association nationale de tir, qui est ainsi conçu:

Tout fusil du calibre 303 mis en service par le gouvernement anglais ou par le gouvernement de toute colonie ou possession anglaise pour l'armement des troupes, y compris les fusils Charger Loading M.L.M. et M.L.E., ou tout autre fusil semblable fabriqué par des particuliers d'après le modèle adopté par le gouvernement et portant la marque de l'inspecteur de l'Etat.

De temps immémorial on admet au concours les tireurs canadiens se servant du Snider anglais, du Martini-Henry et du Lee-Enfield de tous modèles. L'année dernière, les Canadiens se servant du fusil Ross ont remporté un succès tel, que l'on tenta d'interdire l'usage de cette arme sur les champs de tir de Bisley. Les règlements ne lui permettant pas d'écarter le fusil Ross, le conseil de l'Association nationale de tir établit pour l'avenir une règle nouvelle qui est ainsi conçue:

Association nationale de tir,
Tir de Bisley, 1910.

Le conseil a décidé de ne pas admettre aux concours de fusil de service d'un modèle autre que le modèle officiel en usage dans l'armée anglaise, à moins qu'un modèle officiellement attesté de ce fusil n'ait été remis à l'Association nationale de tir au moins trois mois avant l'ouverture du concours de Bisley et que l'usage n'en ait été autorisé sur les champs de tir de Bisley.

Mettons ces deux règles en regard l'une de l'autre. D'après l'ancienne règle, on pouvait se servir de n'importe quel fusil du calibre 303, pourvu qu'il fût du modèle adopté par le gouvernement anglais; tandis que la nouvelle tend évidemment à faire en sorte que les tireurs ne soient pas sûrs d'avoir le droit de se servir du fusil canadien, calibre 303. Par suite du succès remporté par le fusil Ross à Bisley, l'an dernier, cette arme s'est trouvée en grande demande à l'étranger aussi bien qu'au Canada; et il se serait commandé des milliers de fusils canadiens, n'eût été cette règle nouvelle qui fait qu'on ignore si l'Association nationale de tir en permettra l'usage aux prochains concours. C'est ainsi que des milliers de tireurs de toutes les parties du monde se sont abstenus de se procurer une arme que, sans cette règle-là, ils auraient achetée.

Par cette règle nouvelle, le gouvernement du Canada se trouve pour ainsi dire accusé de fraude. Voyons ce qui en est à cet égard. Pendant bien longtemps, tant que

le fusil Ross fut à canon court et peu en mesure de faire concurrence aux fusils à long canon dont on se servait à Bisley, nul n'y trouvait guère à redire. On sait que le fusil à canon court ne se tient pas aussi solidement en main que celui dont le canon est long. Mais dès qu'on eut adopté pour le service canadien le fusil Ross à long canon et que les Anglais eurent eu vent du succès de cette arme, on commença à lui opposer des objections de toutes sortes. En 1908, on s'était servi à Bisley d'un ou deux fusils sans beaucoup d'opposition de la part de personne; nul n'y avait guère fait attention. Mais l'an dernier, quand l'équipe canadienne fut rendue là-bas, pendant les deux semaines de tir préliminaire, eut lieu le concours dit "Pride of the Army", auquel notre équipe prit part en même temps que les tireurs de l'armée anglaise que l'on avait triés sur le volet. Avant cela, le champion des tireurs de l'armée anglaise, le sergent Wallingford, avait fait un rapport où il disait que le fusil Ross l'emportait d'un point par portée sur le fusil anglais.

Au début de ce concours dit "Pride of the Army", les tireurs canadiens obtinrent de si bons résultats que si le concours s'était poursuivi jusqu'à la fin, ils auraient pu manquer la cible aux dernières épreuves et triompher quand même des plus fins tireurs de l'armée anglaise. Mais le concours était à peine commencé qu'on y mettait fin, et c'est alors qu'on se mit à s'opposer fortement à l'admission du fusil Ross aux concours. Cette opposition n'avait aucune raison d'être.

On prétendait que ce n'était pas là le fusil que le Canada faisait servir à l'armement de sa troupe. Voyons un peu si les tireurs anglais se servaient du fusil en usage dans l'armée anglaise. A l'heure actuelle, l'armée anglaise est pourvue du Lee-Enfield à canon court. On ne s'est pas servi de ce fusil aux concours de Bisley; il n'avait aucune chance d'y remporter le moindre succès. Les tireurs anglais se servaient de fusils que l'on considère depuis quelques années comme démodés: le Lee-Enfield et le Lee-Metford à long canon. Nos tireurs se sont rendu compte des avantages du fusil long et nous l'avons adopté depuis que nous sommes revenus des toquades de la guerre sud-africaine. Les Allemands ont aussi adopté le fusil à long canon, même pour la cavalerie. Il n'y avait donc aucun mal à ce que l'équipe canadienne se servît d'un fusil long aux concours de Bisley; ce fusil était à peu près semblable au Lee-Enfield et au Lee-Metford à long canon. Qu'on mette ces fusils l'un à côté de l'autre, l'observateur ordinaire ne peut les différencer. Le fusil long ne comportait aucun changement spécial. Il n'y avait aucune différence entre le Ross long et le Ross court, tandis que les divers modèles du Lee-Enfield long accusaient un écart variant entre 20 et 100 points; et cependant on s'opposa à l'usage du Ross à long canon sur les champs de tir.

Les règlements de Bisley répartissent les fusils en fusils de service, de concours, de chasse, etc. Les différents modèles comprennent le Lee-Enfield, le Lee-Metford, le Martini-Henry et le Ross. Chacune de ces catégories se compose de différents modèles. Il existe trois modèles du fusil Ross et une trentaine du Lee-Enfield et du Lee-Metford. Pourquoi s'opposerait-on à l'usage du fusil Ross, modèle IIxx, quand on ne voit pas d'inconvénient à l'usage des divers modèles de fusils anglais. Le mécanisme du Ross long est exactement le même que celui du Ross court, étant à action rectiligne. Il n'y a, en réalité, de différence que dans la longueur du canon.

Je n'accuse pas tous les membres de l'Association nationale de tir d'avoir intrigué pour faire édicter la règle nouvelle. Je ne tiens pas non plus les officiers du tir responsables de la façon dont on s'est comporté à l'égard de certains membres de l'équipe canadienne sur les champs de tir. Les esprits étaient tellement échauffés, l'an dernier, qu'un officier très favorablement connu au Canada, un homme d'honneur, le capitaine Neil Smith, de Chatham, que lord Roberts a félicité de l'excellence de son tir à longue portée, entendit, au moment où il allait tirer, un officier du tir dire au secrétaire du concours: "Ayez l'œil sur ce Canadien-là. veillez à ce qu'il ne change pas ses cartouches". Une aventure à peu près semblable est arrivée au lieutenant Spittal, il y a deux ans, quand on avait cherché à l'empêcher de gagner le prix du roi.

Cette association est résolue à faire écarter le fusil Ross. L'an dernier, elle suppliait nos tireurs de se servir du Lee-Enfield, offrant de leur vendre au-dessous du prix de revient que, soit dit en passant, l'on disait être de $15. Finalement, elle offrait de le leur prêter, de leur en faire cadeau, à vrai dire, s'ils consentaient à s'en servir aux concours. Mais, ayant droit de se servir de leur propre fusil, les Canadiens tinrent bon et déclinèrent ces offres.

Il est encore un autre aspect de la question. On dit que le prix du fusil Ross est tout à fait étranger à cette affaire; or, voici une annonce que publie la "Territorial Service Gazette" d'Angleterre:

Concours de tir de Bisley 1910. Premier prix de £1,000. La somme de £1,000 (milles livres sterling) sera versée au vainqueur du concours dit "All-comer's Aggregate Competition", qui aura lieu à la réunion de l'A.N.T. à Bisley, en 1910, pourvu que dans les diverses épreuves de ce concours le gagnant se soit servi d'un fusil de service "Ommundsen" qu'il aura acheté de nous le ou après le 1er septembre 1909. Nous offrons, aux mêmes conditions, de payer les autres prix suivants, savoir:

Au gagnant du "Daily Graphic".. .. .. £50
" " "Graphic".. 50
" " "Daily Telegraph".. 50
" " "Stock Exchange".. 50
" " de l' "Alexandra".. 50

Le fusil de service "Ommundsen" est une arme de tout premier ordre et d'un fini parfait; il se vend 9 guinées payables à la commande. Modèle "Territorial", 10 shchelling en plus. On ne peut se le procurer que chez Daniel Fraser and Co., Edimburg. Surcursale de Londres: 48, Dover Street, W.

Ainsi, quand le concurrent anglais veut acheter un fusil, il lui faut en donner $50 et plus, tandis que le fusil canadien, le Ross, se détaille à $35. On ne saurait donc prétendre que ce dernier coûte un prix excessif. Je ne dis pas qu'on s'est de propos délibéré arrangé pour écarter le fusil Ross, mais c'est bien ce qui serait arrivé si le gouvernement canadien n'avait pris certaine mesure à l'égard de la hausse supérieure qui, ainsi qu'on l'a constaté, favorise la rapidité du tir.

L'Association nationale de tir a édité une règle ainsi conçue:

Sauf les prescriptions du présent paragraphe, on peut se servir d'une hausse additionnelle, ou enlever l'une des hausses des fusils de service en retirant la cheville de la charnière, pour y en substituer une autre.

Cette règle permet l'usage de la hausse supérieure, mais on peut s'en servir sur un fusil qui en est déjà pourvu; il suffit pour cela de retirer la cheville de la charnière. Autant vaudrait prescrire dans cette règle-là qu'on ne pourra se servir de la hausse supérieure que sur le Lee-Enfield ou le Lee-Metford.

On objecta que le fusil canadien avait une hausse supérieure différente, mais l'emploi de celle-ci ayant été autorisé par le ministre de la Milice, elle répondait aux exigences du règlement et l'objection fut retirée à contre-cœur.

Quant au succès du fusil Ross, long, on me permettra de signaler quelques-uns des bons résultats obtenus l'an dernier. Il semble impossible de les attribuer au pur hasard. Je ne prendrai pas le temps d'énumérer pour quelles raisons le fusil Ross est supérieur aux autres, mais ceux qui ont l'habitude de manier des fusils peuvent aisément s'en rendre compte. L'an dernier, à Bisley, le fusil Ross a gagné pour la première fois la coupe McKinnon avec 1,609 points sur un total de 1,800. Il a gagné la coupe Kolapore avec 765 points sur un total de 840, la coupe du "Daily Graphic" avec 35 points sur 35, une autre coupe du "Daily Graphic" dans les mêmes conditions, le prix du Jubilé avec 2,375 points sur 2,641, et il a occupé le premier rang dans le concours ouvert à tous venants avec 167 points sur 175.

Dans la province de Québec, on a remporté avec le fusil Ross, long, tous les honneurs du concours. Dans les concours qui eurent lieu dans la province d'Ontario, dans le concours Tait-Brassey, à Toronto l'an dernier, on a obtenu six premières places en se servant de ce fusil.

Dans le concours Osler, le résultat a été de 49 points sur un total de 50 points et de cinq premières places dans la série supplémentaire n° 1. Dans le concours dit "Great-West Tobacco", les tireurs ont obtenu les deux premières places, dans le concours dit "Militia Aggregate," les trois premières et dans le concours ouvert à tous venants, les quatres premières.

Lors de la réunion de l'association fédérale de tir, dans le concours des Banquiers, on a obtenu avec ce fusil les sept premières places, moins la deuxième.

Ce résultat ne saurait être attribué au hasard car les tireurs ont toujours été des hommes de la même classe. Dans le concours du Gouverneur général, on a obtenu avec ce fusil 198 points sur un total de 210. dans le concours dit "Bisley Aggregate", on a obtenu les quatre premières places et dans le concours de Tyre les deux premières.

Lors du concours pour la coupe MacDougall, le nombre de points a été de 68 sur un total de 70, ce qui a valu aux tireurs les deux premières places. Dans le concours du président, les trois premières places ont été obtenues; dans la série supplémentaire "a", les deux premières; dans la série "b", les deux premières. Dans le concours Barlow (équipe de quatre) le résultat a été de 361 sur un total de 420, tous les tireurs s'étant servi du fusil Ross. Le total des points des séries supplémentaires a été de 213 sur 225 et les neuf premières places ont été obtenues; total des points du concours Gillepsie 233 sur 245, cinq premières places; grand total 334 sur 350 ,dix premières places.

Je possède une liste des autres concours qui ont eu lieu en Angleterre, mais il est inutile de les mentionner. Je soutiens que ce règlement présente de nombreux inconvénients. Je ne me plaindrais pas sérieusement de l'obligation de soumettre d'avance le fusil à l'inspection, mais trois mois me semblent un délai trop long. Le but qu'on se propose en différant de l'approuver est manifeste. Le 1er d'avril, par exemple, le fusil doit être soumis à l'approbation à Bisley et on ne sait pas avant un mois s'il est accepté. Qu'en résulte-t-il? Tous les tireurs qui auraient acheté un fusil Ross l'année dernière, sous ce règlement arbitraire, se sont abstenus. De plus, nous constatons qu'on offre une prime de £100 pour engager les gens à acheter le Lee-Enfield, qui est fabriqué en Grande-Bretagne. Aux termes du règlement, les tireurs canadiens ne savent pas avec certitude s'ils pourront se servir du fusil Ross. C'est là un règlement que ne devraient pas tolérer les associations ou les gouvernements qui ont de l'amour-propre.

M. HUGHES.

On prétend que les troupes ne sont pas armées du fusil Ross. Eh bien, ce fusil se trouve entre les mains des troupes canadiennes et, de plus, il a été approuvé par le gouvernement du Canada après avoir subi des épreuves des plus rigoureuses si on les compare à celles auxquelles le Lee-Enfield a été soumis. Chaque fois que ces deux fusils sont venus en concurrence, le Lee-Enfield n'a pas été à la hauteur du Ross. Après des milliers de coups de feu, ce dernier l'a emporté et il est aujourd'hui le meilleur fusil qui existe dans l'univers

Sans doute, toutes nos troupes ne sont pas armées de ce fusil, mais les troupes anglaises non plus n'étaient pas toutes armées du Lee-Enfield. Il serait absurde de dire que l'armée anglaise n'était pas armée du Lee-Enfield parce qu'on avait distribué aux troupes quelques centaines de fusils courts à l'époque de la guerre du Matabeland, et celui qui tiendrait ce langage ferait rire de lui. Toutes nos troupes ne sont pas armées du fusil Ross. Les unes sont armées des anciens Lee-Enfield et Martini-Henry et quelques-unes peut-être, de l'ancien Snyder-Enfield, mais cela n'empêche pas que le fusil Ross soit l'arme reconnue des troupes canadiennes, et ne justifie pas ce règlement contre lequel je proteste et qu'aucun pays ayant de la dignité ne devrait tolérer.

L'ancien règlement portait que:

> Tout fusil du calibre 303 tel que distribué par le gouvernement britannique ou le gouvernement d'une colonie ou possession britanniques pour l'armement des troupes. . .

Mais, il y a maintenant un changement. Le nouveau règlement prescrit qu'on ne se servira pas d'un fusil dont l'emploi est autorisé par une colonie avant qu'il ait été soumis à l'approbation, laissant les gens dans l'incertitude jusqu'à moins de trois mois avant le concours et accordant six semaines à l'association nationale de tir pour prendre une décision. Voici le règlement:

> Le conseil a décidé qu'aucun fusil en usage, d'un modèle différent du modèle officiel du fusil en usage dans l'armée anglaise, ne pourra être employé lors des concours de tir à moins qu'un échantillon officiel de ce fusil ne soit remis à l'Association nationale de tir trois mois au moins avant le commencement du tir de Bisley, et que l'emploi n'en soit approuvé pour le tir de Bisley.

Il faut se présenter trois mois d'avance et dire: "Voici le fusil dont le Canada a autorisé l'emploi par les troupes canadiennes, le fusil fabriqué au pays et qui, l'an dernier à Bisley, a remporté tous les prix et a anéanti le Lee-Enfield." Néanmoins, il faut se présenter chapeau bas et dire: "Veuillez me permettre de tirer avec ce fusil-là l'an prochain."

L'autre inconvénient, c'est que l'emploi du fusil Ross au tir de Bisley doit être approuvé. Nous devrions exiger qu'on nous permette, sans plus tarder, de nous servir du fusil autorisé par le gouvernement canadien, lors du tir de Bisley. A mon avis, toute cette affaire est montée au Canada par des conspirateurs à la solde des fabriques d'armes portatives afin de déprécier le fusil canadien et de faire croire qu'il y a du louche, bien qu'il y ait jamais rien eu de plus honnête. Que faisons-nous?

Nous conservons le calibre anglais et le projectile de .303. Nous devrions avoir un projectile de .280; c'est celui qu'il nous faut. Néanmoins, afin de pouvoir nous servir des mêmes cartouches dans toutes les parties du monde, nous adoptons la balle de .303. Nous devrions avoir une cartouche sans rebord. L'Angleterre se sert de la cartouche à rebord. Nous conservons l'ancien modèle afin que le soldat qui se sert du fusil Ross puisse employer la cartouche du Lee-Enfield. Nous conservons ces usages démodés uniquement pour nous conformer au type établi.

De plus, le mois dernier encore, le gouvernement anglais lui-même a déclaré que le fusil anglais est démodé et qu'il le remplacera sous peu. Pourtant, il veut nous obliger—mais non, je ne parle pas du gouvernement anglais, mais de l'Association nationale de tir, qui est une espèce d'institution privée—cette association cherche à nous obliger à cesser de faire usage de notre fusil Ross, long. Mais l'amour-propre du gouvernement canadien ne saurait se soumettre à ses dictées.

M. J. D. REID: Comment obtiendrez vous qu'elle modifie ce règlement?

M. HUGHES: Je suis bien aise que l'honorable député m'ait posé cette question. Comment obtiendrons-nous qu'elle modifie ce règlement? Que les tireurs canadiens restent au pays, si le gouvernement anglais n'intervient pas. Il permet à une foule de ses fonctionnaires de surveiller le tir et permet ainsi à l'association d'économiser chaque année des milliers de dollars. Qu'on lui notifie que ces idées surannées au sujet des fusils ne sont pas du goût du Canada. Puis, si nos tireurs vont à Bisley, qu'ils apportent le fusil marqué du sceau officiel du Canada et que le commandant de l'équipe porte sur lui le décret rendu en conseil. Ils iront sur le champ de tir et diront: "Voici le certificat officiel et le fusil marqué du sceau du Canada". C'est là tout ce qu'une colonie de l'empire devrait être obligée de faire, et nulle colonie qui se respecte ne devrait tolérer qu'on exige davantage. Si on ne consent pas à cela, en autant que cela dépendra de moi, aucun tireur canadien ne prendra part au concours de Bisley cette année ni les années suivantes, tant

que ces messieurs n'auront pas cédé. S'il est impossible de les convaincre, nous pourrons demeurer chez nous, prendre part à nos propres concours et nous passer d'eux. Nous avons prouvé à Bisley ce que peuvent faire le fusil Ross et les tireurs canadiens.

M. J. A. CURRY: Je désire ajouter quelques mots à ce débat concernant le fusil Ross. Je n'entends pas retenir la Chambre, car je sais qu'il est à désirer qu'une autre discussion se poursuive. Je n'ai pas mission de défendre le fusil Ross, ni les fabricants du Lee-Enfield qui sont, je crois, les instigateurs de cette affaire. Il faut examiner la question au point de vue de l'équité et du bons sens. Les concours de tir doivent, selon moi, mettre à l'épreuve l'adresse des tireurs ainsi que les qualités du fusil. Nous savons tous qu'à l'heure qu'il est et dans l'univers entier le fusil est dans une phase de transition. La guerre des Boers a démontré la nécessité d'améliorer, non pas le tir du fusil, mais les hausses et les moyens de régler les mires en vue d'obtenir plus de précision à de longues distances. Les anciennes hausses du Lee-Enfield sont presque les mêmes que les hausses de l'ancien fusil Brown-Bess. Les sportsmen et les tireurs qui ont acquis le plus d'expérience savent que, afin d'obtenir la plus grande précision avec le fusil de faible calibre, il faut adopter des mires plus perfectionnées que celles qui étaient en usage lors de la guerre des Boers. Sans vouloir intervenir dans la controverse, je puis faire un bref exposé de la question. La différence entre le Lee-Enfield et le Ross consiste surtout dans l'action du fusil, et l'action n'influe aucunement sur la qualité du tir; elle n'intéresse que le mécanisme qui pousse la cartouche dans le canon du fusil. La qualité du tir dépend entièrement de la qualité du canon et des hausses, ainsi que de l'homme qui tient le fusil". L'inconvénient du règlement de l'association nationale de tir, c'est que le Canadien qui désire se rendre à Bisley où il devra se servir du Lee-Enfield ou du Lee-Metford est obligé de soulager sa bourse pour acheter un fusil de prix que fabriquent deux ou trois industriels d'Angleterre. Autrement, il n'a aucune chance dans les concours. Lorsque nos tireurs se sont rendus en Angleterre aussitôt après que nous eûmes adopté le Lee-Enfield—qui était différent du fusil dont ils se servaient, le Lee-Metford—ils ont remporté à peu près le même nombre de prix que l'an dernier.

M. A. Hayhurst a gagné le prix de la reine avec le fusil ordinaire de l'arsenal, et non pas un fusil particulier. Ce fait a causé une vive clameur parmi les manufacturiers de fusils de la mère patrie, car la fabrication des fusils en Angleterre est très considérable et comporte de grands intérêts, ainsi qu'on peut en juger par les prix offerts aux tireurs qui se servent d'un fusil particulier. Le gouvernement anglais adopta alors le Lee-Enfield canadien.

Je suis d'avis que le respect que se doivent respectivement les deux pays devrait les engager à faire en sorte que ces concours soient des concours qui établiraient la valeur des fusils comme l'adresse des tireurs. C'est nécessaire pour nous et pour l'Angleterre, afin que nous ayons des fusils plus modernes que ceux d'aucune autre nation. Le fusil anglais est entièrement tombé en désuétude. Je m'accorde avec l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) sur ce point, son calibre est trop fort et ses cartouches ne valent rien, car c'est une cartouche à rebord et non pas une cartouche rayée, et à part cela les mires sont absolument démodées. Comme toute cette question est à l'état de transition, je crois que les deux pays et toutes les colonies qui prennent part au concours de Bisley devraient insister pour faire établir un échange libre et complet dans ces concours. Si une colonie insiste pour adopter un fusil d'un certain modèle, ce fusil devra nécessairement, d'après moi, porter baïonnette. Je crois que c'était le défaut principal du fusil Ross court, mais ce petit fusil était aussi bon que le fusil adopté par l'armée anglaise aujourd'hui. Je prétends donc qu'il devrait y avoir échange libre à ce sujet, et que le Canada devrait insister que le fusil qu'il adoptera, que ce soit le fusil Ross ou n'importe quel autre modèle qui sera autorisé dans ses concours, pourvu que les munitions et baïonnettes soient semblables à celles en usage en Angleterre, et que le fusil que l'on nous donnera ne soit pas trop long. On devrait aussi permettre au tireur de faire l'exercice avec des mires différentes afin que l'on puisse découvrir une mire qui rendra ce fusil absolument précis jusqu'à deux mille verges. L'ancienne mire découverte n'est bonne que jusqu'à une distance de 1,000 verges, et tout le monde sait que dans les guerres modernes, on tue son homme entre 1,000 et 1,800 verges. Pour tirer à 1,800 verges, il faut que le fusil soit très juste. L'honorable député de Victoria-et-Haliburton a raison; le fusil que l'on veut imposer à Bisley est vieilli. Le fusil de l'armée anglaise est le fusil territorial; c'est le Lee-Enfield à canon court, qui a été adopté après la guerre Boer. On ne veut pas se servir de ce fusil à Bisley, parce qu'il n'est pas tout à fait aussi bon que le fusil que l'armée avait auparavant. Conséquemment on insiste pour que nous adoptions leur méthode; on veut obliger nos tireurs à acheter un fusil coûteux des vieilles fabriques de fusils d'Angleterre.

Cela me rappelle l'exploitation de la "Grande Diane des Ephésiens". Je ne voudrais pas me servir d'un langage aussi fort que celui de mon honorable ami de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) mais il n'est pas juste d'obliger nos tireurs à

payer $60 ou $70 pour un fusil en Angleterre qui ne vaut pas mieux que notre fusil avec lequel nous gagnons les prix, grandement à notre honneur je crois. Nous ne violons aucun règlement, parce que le fusil dont nous nous servons à Bisley n'est pas le fusil officiel. Je crois que le temps est opportun pour nous de protester, vu que l'armée anglaise est sur le point de changer son arme, et peut-être changerons-nous la nôtre aussi, et de demander que le concours de Bisley cette année soit entre les fusils et entre les mires. D'après ces épreuves, le gouvernement anglais et le gouvernement canadien seront mieux en état de juger du fusil qu'il faudra choisir, car à moins que l'on soumette les fusils à l'épreuve de ces grands concours de tir il est impossible de dire quel est le meilleur. Toutes les nations sont intéressées à connaître quel fusil devra remplacer leur vieille arme. Le Japon a adopté le nouveau fusil automatique à dix coups. Le nouveau Mauser tire sept ou huit coups sans qu'on soit obligé de le recharger; il n'y a qu'à tirer la détente. Le même recul après que le fusil est déchargé sert à le charger de nouveau. Ces changements ont été adoptés dans les fusils maintenant en usage. Mais la question la plus importante de toutes est de savoir quel genre de mire on adoptera, et afin d'aiguiser l'esprit d'invention de nos soldats et les aider à perfectionner leur tir, nous devrions insister pour qu'ils eussent la permission de se servir de n'importe quelle mire qui pourra s'adapter au fusil et convenable comme mire miltaire. Je suis heureux que cette question ait été soulevée, et j'espère que l'Association nationale de tir ne fera pas passer les intérêts des fabricants de fusils anglais avant ceux de l'empire.

M. WORTHINGTON: Avec tout le respect que je dois aux nations qui se respectent et à la Diane des Ephésiens, je crois que nous soulevons une tempête dans un verre d'eau. La question véritable que l'Association nationale de tir a devant elle aujourd'hui est de décider si le fusil Ross, marque II, deux étoiles, est le fusil adopté pour la milice du Canada. Je prétends que ce n'est pas le fusil officiel de la milice canadienne aujourd'hui, et je me fonde sur les réponses aux questions qui ont été posées durant cette session. Lorsque j'ai demandé combien de fusils de la marque II, deux étoiles, avaient été commandés, on m'a répondu qu'on en avait commandé 500. Peut-on prétendre alors que l'arme de la milice canadienne est le deux étoiles, marque II, quand elle n'en a que 500; on ne paraît avoir acheté ces fusils que pour les fournir aux clubs de tir et aux meilleurs tireurs des différents régiments pour les concours avec les associations de tir canadiennes et étrangères.

Je crois que l'on commet là une injustice, parce que tout le monde ne peut avoir un deux étoiles, marque II, qui est, je dois dire, un très bon fusil, et s'il est bon aujourd'hui cela est dû surtout au fait que le parti conservateur a insisté pour que le fusil Ross fût perfectionné. Je crois que si le parti conservateur n'avait pas insisté sur ce point, la milice du Canada aurait encore la marque I qui est un fusil très inférieur. La seule question devant l'Association nationale de tir d'Angleterre aujourd'hui est à mon avis celle de savoir si ce fusil est le fusil adopté par la milice canadienne ou non. Si ce fusil était le fusil de la milice canadienne on en commanderait d'autres en nombre suffisant pour armer tous nos soldats. Au sujet des conspirateurs canadiens que l'honorable député prétend être payés par les petites fabriques d'armes en Angleterre, et qui s'opposent conséquemment à la manufacture du fusil Ross, je crois que ce n'est qu'un effet d'imagination dans l'esprit de certaines personnes dont le mode de penser va jusqu'à les porter à croire qu'ils sont eux-mêmes des fusils Ross tirant par les deux bouts ensemble.

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette que mon honorable ami et collègue, le ministre de la Milice et de la Défense ne puisse pas être à son siège aujourd'hui. Je félicite mon honorable ami (M. Hughes) de porter une aussi grande attention à cette question qui est très importante, et il ferait bien de ne pas retarder à la soumettre au public. Je ne prétends pas être une autorité dans les questions militaires, mais il me paraît que les faits dont il a parlé méritent considération, et je demanderai à mon collègue de leur porter une attention toute spéciale.

M. HUGHES: Je remercie le premier ministre de ses paroles. Je ne suis pas surpris de voir que l'honorable député de Sherbrooke (M. Worthington) soit si bien renseigné sur les raisons qui ont poussé l'Association de tir d'Angleterre à agir aussi mal qu'elle l'a fait l'année dernière. Nous savons aujourd'hui que l'Association nationale avait des liasses de journaux de deux pieds de hauteur et d'une foule de questions posées par les membres de la Chambre des communes du Canada, de même que des lettres écrites par des gens qui devraient être mieux renseignés et se tenir au-dessus de telles choses. Toutes ces lettres ont été adressées à l'Association nationale de tir, et dans quel but? Etait-ce dans le but d'améliorer le tir dans l'empire? Non, mais pour empêcher que l'on se serve du fusil Ross à Bisley. Tels sont les faits dont la preuve pourra être faite en temps et lieu. Pourquoi dit-on que le fusil Ross n'est pas l'arme reconnue de la milice canadienne? Lorsque l'Angleterre a envoyé ses troupes à Metabelaland avec 1,000 petits Lee-Enfield, ce fusil n'était-il pas l'arme reconnue de l'empire?

Les troupes anglaises s'en sont servi dans cette guerre et on l'avait adopté non pas après des années d'essais, mais après deux semaines seulement, et cependant le Gouvernement envoya ses soldats au feu avec ces fusils. Personne ne prétendra qu'un tireur parce qu'il n'aura porté un de ces fusils dans le Matabelaland n'aurait pas le droit de s'en servir à Bisley. Je dois dire à la Chambre que l'on a commandé 1,500 fusils Ross à canon long, chiffre qui est beaucoup plus considérable en proportion pour le Canada que celui de 50,000 le serait pour l'Angleterre.

Mon honorable ami dit qu'il parle au nom du parti conservateur. Il me permettra de lui dire que le parti conservateur n'a pas pris part à la conspiration contre le fusil Ross. Quelques membres irresponsables étaient dans cette conspiration, mais le parti ne les appuyait pas. Il me permettra aussi de lui faire savoir qu'avant qu'il eût jamais pris la parole dans cette Chambre, en faveur ou contre le fusil Ross, le critiquant d'une façon ou d'une autre, tous les changements qui ont été apportés à ce fusil avaient déjà été proposés et pratiquement exécutés, expérimentés, plus d'une année avant son entrée dans cette Chambre, et encore davantage avant qu'il eût jamais ouvert la bouche sur cette question.

L'honorable député a parlé des différentes marques du fusil Ross. Ce fusil a trois marques. Il y a la marque I qui est celle du premier fusil fabriqué; il y a ensuite la marque II, fusil qui est présentement entre les mains de nos soldats, et dont le tir a surpassé celui du Lee-Enfield. Le tir de nos soldats dans tout le Canada l'année dernière avec la marque II a été infiniment supérieur au tir qui a été fait avec le Long-Lee-Enfield. Vient ensuite la "Marque II**" dont je vous ai donné les résultats à Bisley et qui surpasse tout autre fusil qui ait jamais été fabriqué dans le monde. Je me contenterai d'ajouter que bien que nous ayons environ trente différentes marques de fusils que j'ai énumérées à la Chambre il y a quelques années, y compris le Lee-Enfield long, le Lee-Enfield court, le Lee-Metford long et le Lee-Metford court, les changements apportés à ces fusils ne sont pas au nombre de quatre ou cinq seulement, mais se chiffrent par centaines dans une partie ou dans une autre de la fabrication de ces fusils, et cependant nous n'y avons jamais fait objection. Les tireurs aux concours ont le droit de se servir de n'importe quel fusil qu'ils veulent sur les champs de tir du Canada. Nous prétendons que, lorsque le Gouvernement met sa marque sur un fusil comme fusil canadien, et transmet au comité une copie du décret autorisant l'usage de ce fusil, le devoir des colonies qui se respectent devrait cesser là, et l'Association nationale de tir de l'empire devrait être une institution britannique trop importante pour se laisser influencer par aucune fabrique de fusil quelle qu'elle soit, peu m'importe.

M. WORTHINGTON: Comme l'honorable député s'est servi du mot "conspiration" au sujet de la part que j'ai prise à cette discussion, je tiens à dire que toute participation de ma part au débat sur le fusil Ross a eu pour mobile mon désir de voir entre les mains de la milice canadienne un bon fusil, sûr, solide et donnant de bons résultats. Je n'ai pas, comme d'autres peut-être d'intérêt pécuniaire dans cette compagnie ou en qualité d'aide-de-camp du ministre de la Milice. Ce que j'en fais est simplement pour assurer qu'un bon fusil, sûr et de bon usage, soit mis entre les mains de nos miliciens; et en critiquant le premier modèle adopté pour ce fusil, dont on avait fait une distribution à la milice, je n'hésite pas à dire que nous avons réussi à faire faire au moins deux cents changements dans sa confection. Comme résultat, on est arrivé à produire aujourd'hui un excellent fusil de chasse, mais qui n'est pas, au dire des experts, satisfaisant comme fusil de guerre; je veux dire le modèle II**.

M. HUGHES: Je n'entends pas mettre en doute la bonne foi de l'honorable représentant de Sherbrooke (M. Worthington); ses agissements sont connus, et chacun est à même de les interpréter. S'il est en mesure d'assurer à la Chambre qu'il n'a rien fait pour engager l'Association de tir de la Grande-Bretagne à rejeter le fusil Ross long, je m'empresserai d'accepter sa déclaration; mais il ne saurait le faire.

(La motion n'est pas adoptée.)

PRECAUTION CONTRE LA RAGE

M. BLAIN: Le ministre de l'Agriculture voudra-t-il dire quelle est la règlementation la plus récente à l'égard du muselement des chiens? Ce règlement, si je ne me trompe, n'est applicable qu'à l'ouest de l'Ontario. Quelle entente le Gouvernement fédéral a-t-il conclue avec celui de l'Ontario quant à l'observance du règlement? Est-il en mesure de nous dire si ce règlement sera en vigueur assez longtemps encore?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Le département de l'Agriculture, en vue de l'exécution de la loi relative à la santé des animaux, est autorisé à émettre des ordres plaçant aucune partie du pays sons l'application d'un règlement formulé comme mesure de protection contre les épizooties. Les autorités provinciales ont certaines attributions en vue de la protection de la santé humaine. Ces attributions sont exercées en grande partie par le moyens de règlements municipaux ou d'ordres des autorités locales ou provinciales. L'épidémie de rage dans l'ouest de

l'Ontario a pris une tournure dangereuse, non seulement en ce qui regarde les chiens et autres animaux, mais en ce qui regarde les êtres humains, au point qu'on a jugé nécessaire de prendre quelque mesure.

Le directeur général du service vétérinaire de mon département s'est mis en rapports avec les autorités de la province d'Ontario, et à la suite d'une conférence avec celles-ci, il a été convenu que le département de l'Agriculture d'Ottawa émettrait une ordonnance plaçant certaines parties de l'Ontario où il paraissait y avoir danger sous le coup d'un règlement pour le musellement de tous les chiens laissés en liberté. Tout chien non muselé doit être renfermé et attaché. En même temps, les autorités provinciales donnaient ordre aux fonctionnaires municipaux de la province de voir à l'exécution de cette double ordonnance. La raison de cette réglementation en partie double, c'est que les jurisconsultes ne paraissaient pas très fixés sur la question de savoir quelle était l'autorité compétente en la matière; et afin de supprimer tout doute quant à la constitutionnalité de l'ordonnance et toute difficulté qui pourrait se produire dans sa mise en exécution, les autorités provinciales et les autorités fédérales émirent des ordres au même effet, et pour le même territoire, les autorités provinciales se chargeant de voir à l'exécution du règlement par l'entremise des fonctionnaires et des rouages municipaux.

M. BLAIN: Ce règlement va-t-il, à ce qu'on prévoit, rester en vigueur très longtemps?

L'hon. M. FISHER: Jusqu'à présent, il n'est rien survenu qui soit de nature à nous engager à l'annuler.

M. J. A. CURRIE: N'y aurait-il pas lieu d'indemniser les cultivateurs dont les bestiaux périssent atteints de la rage dans l'ouest d'Ontario? Voici un pauvre cultivateur qui découvre un bon matin qu'un chien enragé est entré dans ses bâtiments et a mordu plusieurs vaches, et peut-être ses chevaux. Puis ses bestiaux sont atteints de cette maladie, la ferme est mise en quarantaine, et le vétérinaire du Gouvernement ordonne la destruction des bêtes à cornes et des chevaux qui sont atteints. Je crois que la loi autorise l'octroi d'une indemnité dans les cas de rage, de même que dans ceux de choléra des porcs et de morve. Il n'a pas été accordé d'indemnité, on n'a pas même examiné les cas en vue d'indemniser les victimes, qui n'ont rien à se reprocher et qui, peut-être même, ne possèdent pas de chiens. L'indemnité à payer ne s'élèverait peut-être pas à plus de $8,000 ou $10,000. Le ministre a-t-il mis la question à l'étude et a-t-il à l'esprit quelque moyen qui permettrait de dédommager ces personnes?

L'hon. M. FISHER: Dans un cas comme celui indiqué par l'honorable député, le propriétaire des bestiaux serait à même d'exiger une indemnité du propriétaire du chien.

M. J. A. CURRIE: Un chien enragé peut franchir cinquante milles durant la nuit, et personne ne sait à qui il appartient.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. J. W. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, je demande à donner à la Chambre certaines explications personnelles. Dans le "Globe", de Toronto, paru hier, je relève un très long article de rédaction, dont je ne citerai qu'une partie en vue de signaler les allusions injustes et inexactes à mon endroit. Voici ce qui s'y rapporte à moi:

Son aveuglement d'homme de parti se trahit par le silence qu'il garde sur le compte de MM. Monk et Bourassa. Il préfère citer de prétendues déclarations de M. Tardivel, qui n'est plus, et du père Hamon qui n'est pas même Canadien français.

Le juge Doherty, qui est pourtant comme lui membre du parti conservateur, a dû contester l'exactitude de la traduction qu'il a donnée des passages attribués aux personnes en question.

Quant au premier de ces ouvrages, j'ai indiqué comme source les journaux de l'Assemblée législative de la province de Québec; la somme de $300 que j'ai prétendu avoir été donnée, a été prélevée par ordre du secrétaire de la province sur le crédit affecté à l'instruction publique, pour livres de prix; et si cet argent n'a pas été appliqué de cette manière, alors, c'est que le gouvernement de la province de Québec s'est rendu coupable de détournement des fonds publics. Quant à mon allusion au livre du père Hamon, je dirai ceci: j'ai eu tort de dire que le passage cité était extrait entièrement du chapitre 18. Pour les deux tiers, le passage que j'ai lu était la traduction littérale d'une partie du chapitre 18; quant au reste, on ne le trouvera pas dans ce chapitre, mais il donne la substance de passages du chapitre 17. Le représentant de Sainte-Anne (M. Doherty) a donc eu parfaitement raison de dire qu'une partie de l'extrait signalé par lui ne se trouve pas dans le chapitre 18. Je me suis trompé en disant qu'il se trouvait en entier dans ce chapitre et le député de Sainte-Anne a eu raison de me corriger, je le répète, puisque ce passage de la citation qu'il a relevé n'est pas compris dans ce chapitre.

M. HUGHES: Vous n'êtes pas l'auteur de la traduction?

M. EDWARDS: Non; mais j'ai le livre ici et je suis prêt à la communiquer à tout membre de la députation en mesure de le traduire du français, et de vérifier l'exacti-

tude de ce que j'ai dit. D'autre part, je tiens à relever le passage de l'article du "Globe" où son rédacteur m'accuse de vouloir soulever les préjugés de race; pareille accusation n'est guère de mise sous sa plume. Je n'ai pas oublié une fameuse élection qui se fit dans l'Ontario, élection où il se manifesta beaucoup de violence, comme le prouve la publication d'une brochure mise en circulation dans le temps par le parti libéral et qui trouva son expression dans les colonnes du "Globe", de Toronto. On n'a pas oublié les vers suivants:

Beware the French Canadian horde,
Who robbed you of your just reward,
Ontario, Ontario.

Il me semble bien qu'un journal comme le " Globe " a dans ces circonstances très mauvaise grâce de me faire pareil reproche. Quant à l'allusion relative au député de Jacques-Cartier et à M. Bourassa je me bornerai à répondre ceci: je ne partage pas les opinion nationalistes de M. Bourassa, pas plus que je ne partage les vues séparatistes du rédacteur du "Globe": mais au moins, j'ai du respect pour M. Bourassa, dans cette mesure, du moins, qu'il est homme à exprimer ses opinions pleinement et franchement, tandis que je méprise le rédacteur du "Globe" comme un plat et vil courtisan, qui préconise une politique séparatiste, et qui voudrait, pour me servir de ses propres paroles, qu'elle fût préconisée de manière à ne pas trop attirer l'attention. Le "Globe" ne se montre pas de franc jeu en me niant le droit de faire connaître mes vues; car, monsieur l'Orateur, quand ce journal se voit serré de près pour avoir mis trop d'ardeur à dénigrer et calomnier les autres, suivant ses habitudes, son rédacteur ne tarde pas à donner des signes de défaillance et à geindre comme un chien battu pour qu'on lui accorde le bénéfice de sa profession de journaliste.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 95) relatif à la marine du Canada, ainsi que sur l'amendement de M. Borden et le sous-amendement de M. Monk.

M. W. B. NANTEL (Terrebonne) (texte): Monsieur l'Orateur, avant de commencer mes remarques sur cette importante question, je désire faire allusion à certains arguments employés par les amis de l'autre côté à l'appui de leur cause.

A entendre les honorables députés de la Beauce (M. Béland) et de Vaudreuil (M. Boyer) sans l'apparition, la venue prochaine dans les mers du Pacifique et de l'Atlantique, de cette force, de cette puissance navale, que sera la flotte canado-

M. EDWARDS.

impériale, l'on est porté à croire qu'il en sera bientôt fait de la paix mondiale, de la sécurité du commerce canadien, et même du sort de la suprématie britannique. C'est épouvantable, n'est-ce pas? Et où ces bons cultivateurs, leurs électeurs de la Beauce et de Vaudreuil, seront-ils donc obligés d'aller pour vendre leurs œufs, leurs pommes de terre et leurs oignons? Chose extraordinaire, ils n'ont pensé à tout cela que depuis peu, et quels prodiges d'imagination ils ont fait déjà?

Monsieur l'Orateur, nous tâcherons de rassurer ces bonnes gens et de leur dire: Mes bons amis, en temps de paix, rien ne sera guère changé, vous vendrez vos œufs comme auparavant. Seulement, vous voudrez bien mettre de côté un petit pourcentage, sur chaque douzaine, quelques cents seulement, pour vous permettre de payer le coût de ces forteresses flottantes et les salaires des grands et hauts personnages qui en feront la manœuvre.

En temps de guerre, votre flotte devra recourir à la protection de la flotte anglaise, sous peine de ne pas voir clair longtemps.

Ce qui m'amuse, monsieur l'Orateur, c'est d'entendre tous ces grands pacifistes de 1896, dont je dirai un mot tantôt, crier "Aux armes, Canadiens! Les peuples s'arment autour de nous. Les Etats-Unis, la Chine et le Japon s'arment autour de nous; aux armes, Canadiens!"

Fermez vos oreilles, cher député de Maisonneuve. Il n'y a rien de tels que ces colonels, comme l'honorable député de Vaudreuil, pour fourbir les armes de guerre et nous faire sentir l'odeur de la poudre, en temps de guerre.

Un fait assez piquant, c'est d'entendre sans cesse évoquer la mémoire de Cartier. En voilà un, vraiment, qui a gagné beaucoup à mourir pour faire dire du bien de lui. Cartier était un politique à vue longue. Il a doté son pays de grandes choses qui dureront. Mais sous le rapport de la défense,—je défie les adversaires de me contredire—quand j'affirme que Cartier n'a jamais eu d'autre chose en vue dans sa législation militaire, que la défense du Canada, son pays, ses amours.

Je prends acte de l'admission faite hier soir, par le député de Laval (M. Wilson) que lors même que les trois articles 17, 18 et 19 du projet de loi seraient retranchés, la flotte irait à la guerre impériale. C'est ma manière de voir, et je dis à l'honorable député: Vous simplifiez vraiment ma tâche, parce que j'ai l'intention de démontrer la chose.

M. WILSON: En cas de nécessité.

M. NANTEL: Dans tous les cas. Monsieur l'Orateur, par mon silence, j'ai voté la résolution du 29 mars, et, cependant, je voterai contre le projet de loi, je voterai éga-

lement contre la proposition en amendement; le sous-amendement seul a mon adhésion.

Le 29 mars, l'on criait au péril allemand. Le très honorable premier ministre disait: L'Allemagne se prépare à faire à l'Angleterre, sur mer ce qu'elle a fait à la France sur terre en 1870. Il a dit récemment à Toronto et il a répété devant cette Chambre, lors de l'introduction de son projet de loi, que le péril allemand n'existait plus. Si l'existence du péril allemand justifiait la résolution, celle-ci n'a plus sa raison d'être. La loi ne l'a pas davantage, ni la marine de guerre non plus.

La résolution parlait d'un service naval canadien pour la défense nationale. Le projet de loi a en vue une marine de guerre, que l'on mettra à la disposition de l'empire en temps de guerre.

Pour moi, la défense nationale, c'est la défense du Canada. Je suis sujet britannique et j'en suis fier. Je suis Canadien et j'en suis doublement fier. Le Canada fait partie de l'empire, mais dans l'empire, chaque partie a son rôle spécialement assigné, et ce rôle, pour le Canada, c'est la défense du foyer, la défense de la patrie, pour la patrie et pour l'empire; et la patrie pour moi, c'est le Canada.

S'il n'y a plus de danger allemand, il n'y a pas à se hâter autant pour établir cette flotte de guerre, pour la mettre au service de l'Angleterre. Après tout, le Canada est-il susceptible, pour au moins longtemps encore, d'avoir la guerre sur mer, pour son propre compte? Je ne le crois pas. Evidemment cette flotte ne sera utile que pour les guerres de l'Angleterre. Ce sera sa seule raison d'être.

En temps de paix, elle ne sera pas utile. L'honorable ministre de la Marine (M. Brodeur) disait à la conférence impériale de 1907, que le Canada avait ses bateaux pour la protection de ses pêcheries. En temps de guerre sera-t-elle réellement utile à l'Angleterre? La question est controversée et fort douteuse. Evidemment c'est une flotte destinée aux guerres de l'empire dont l'efficacité sera plutôt apparente que réelle.

Je voterai contre le projet de loi, parce qu'il comporte l'admission de l'impérialisme militaire, parce qu'il tend à en faire inscrire le principe dans nos statuts. Je voterai contre la proposition en amendement, parce qu'elle comporte le même principe, et que je n'admets pas que la circonstance présente, soit un cas d'urgence.

Je ne veux pas justifier la proposition du chef de l'opposition: je viens de déclarer que je la désapprouve. Mais sincèrement, je crois qu'elle implique moins de conséquence que celle du Gouvernement. Elle comporte une dépense, non de $25,000,000. comme les messieurs de l'autre côté l'affirment, mais seulement de 18 à 20 millions, le coût de deux Dreadnought, sans consulter le peuple, parce qu'elle assume qu'il y a urgence. Au surplus la politique à suivre par la suite dépendrait de cette consultation populaire. Le projet du Gouvernement comporte une dépense intiale de 15 millions, avec une dépense annuelle de $7,157,000. Puis, tout le monde sait que cette flotte de guerre coûtera plus tard, au delà de 100 millions, avec une dépense annuelle en proportion. Et dans cette politique, il n'y a rien de prévu pour un cas d'urgence qui pourrait surgir d'ici à trois ou quatre ans.

"La Patrie", journal de Montréal, favorable au projet ministériel, publiait cette dépêche de Washington en date du 14 janvier dernier, qui fait voir combien grosse de conséquences, est la politique dans laquelle s'engage le Canada:

Marine de Guerre.

Cette question est vivement discutée aux Etats-Unis.

(Dépêche spéciale à "La Patrie.)

Washington, 14 janvier.—Le bill de la marine canadienne tel que présenté par sir Wilfrid Laurier est discuté avec beaucoup d'intérêt dans les cercles diplomatiques et maritimes. Tandis que les diplomates prétendent que le présent débat démontre la dépendance du Canada vis-à-vis de la Grande-Bretagne en cas de guerre, les officiers de marine sont d'avis que le Canada s'embarque dans une entreprise beaucoup plus coûteuse qu'il ne se l'imagine, et que la marine canadienne n'aura aucune importance à moins que les Canadiens ne soient consentants à dépenser des centaines de millions de dollars. Vous ne pouvez pas posséder une marine avec quelques vaisseaux seulement. Telle est l'opinion émise par un éminent officier de marine qui a ajouté que la construction des navires n'était pas la seule dépense à considérer et que le recrutement de la flotte et l'organisation générale étaient des sources de dépenses qui devaient être sérieusement envisagées. D'autres émettent l'opinion qu'il eut été préférable, pour le Canada de faire construire six ou huit vaisseaux du type le plus moderne et d'en faire présent à l'Angleterre. Un certain groupe va jusqu'à prétendre que les Etats-Unis se feraient le défenseur du Canada en cas de guerre et que le Dominion n'avait aucune raison d'avoir peur d'une invasion dans l'avenir.

Sir Wilfrid Laurier ayant déclaré que toute guerre avec l'Angleterre signifiait guerre avec le Canada, beaucoup de personnes sont d'avis ici que toute guerre avec le Canada signifierait guerre avec les Etats-Unis.

Seul le sous-amendement qui demande le référendum au peuple, sur une question de cette importance, a mon approbation pleine et entière.

Personnellement, je crois que la politique à suivre, pour le Canada est, pour longtemps encore, celle qui a été suivie depuis 1863, admise par les hommes d'Etat anglais et canadiens, tels que MM. Gladstone, Disraéli, Salisbury, Sandfield, Macdonald, Cartier, John A. Macdonald, Blake, Mackenzie, jusqu'aux jours de Chamberlain, et qui se résume à la défense du territoire, à la défense de l'empire en territoire canadien, de manière à décharger entièrement de ce trouble et de ce souci la mère patrie.

Jusqu'à ce jour, trois manières de contribuer à la défense de l'empire ont été reconnues et acceptées, tant par l'Angleterre que par les colonies: premièrement, une contribution en argent ou en matériel; deuxièmement, une flotte locale qui sera mise à la disposition de l'empire en temps de guerre; troisièmement, certains travaux locaux qui, s'ils n'étaient exécutés aux frais de la colonie, retomberaient sur l'échiquier britannique. Le Canada a adopté ce dernier mode et a contribué à la défense impériale, de cette façon jusqu'à ce jour. L'on voudrait maintenant changer et adopter le second mode.

Si l'on croit qu'il est à propos d'en agir ainsi, que l'on consulte le peuple: ce n'est que juste, et l'on a amplement le temps de le faire, vu qu'il n'existe plus de péril allemand, de l'aveu même du premier ministre.

Puis, si l'on arrive à la conclusion qu'à raison des circonstances il faille donner une autre contribution à la défense de l'empire, il me semble évident qu'il y aurait beaucoup à faire et à régler au préalable entre l'empire et les colonies.

Tant et aussi longtemps que les colonies n'auront pas voix au chapître, dans le conseil de l'empire, qui décide de la paix et de la guerre, tout système de faire participer les colonies à la défense générale et aux guerres de l'empire ne saurait vivre et durer.

Ce quelque chose de vague, de facultatif, d'indéfini, que certaines colonies donnent aujourd'hui à la défense impériale, à la bonne franquette, dans des proportions plus ou moins généreuses et accentuées, et avec ostentation en certains cas de la part de quelques colonies, comme pour humilier les autres, pour moi, ne dit rien qui vaille, ne produira rien de durable, à moins qu'il n'engendre la friction, la rivalité, l'antagonisme, la haîne, la dislocation et la rupture du lien entre les colonies et l'empire.

Nous ne sommes pas une nation, mais simplement une colonie autonome, évoluant sous le lien qui nous retient à l'Angleterre, avec un proconsul qui produit le point de jonction; le contraire, c'est une légende bonne à dire en temps d'élection, pour flatter le populaire, après le banquet, parmi les vapeurs du vin qui poussent à se vanter, à se grandir, à brûler de l'encens.

Nos traités, nous les faisons, par l'intermédiaire de la diplomatie anglaise, qui, quelquefois, laisse agir nos ministres canadiens, comme le maître souvent laisse agir l'aide qui l'assiste et qui s'amuse en lui-même de voir son assistant prendre des airs d'importance et d'ambassadeur.

Notre constitution de 1867, nous assigne notre lot, notre rôle dans l'empire, détermine nos droits, nos pouvoirs et nos obligations. Ainsi, sur la question qui nous occupe, l'article 91, paragraphe 7, trace notre ligne de conduite—autorise le parlement du Canada à créer une milice et un service naval pour la défense du pays—comme le paragraphe 5 du même article autorise l'établissement d'un service postal pour le Canada.

En vertu de ces pouvoirs, pourrions-nous établir un service postal pour la Nouvelle-Zélande? Evidemment non. Pourrions-nous créer un service naval pour la défense de l'Australie? Pas davantage. Pouvons-nous créer un service naval pour la défense de l'Angleterre, lorsque notre constitution ne nous autorise de le faire, que pour la défense du pays, du Canada? Je ne le crois pas. A moins que par fiction, l'on ne dise que la défense de l'Angleterre est la défense du Canada. Cette interprétation serait risquée et inacceptable.

Nous sommes partie de l'empire, mais notre tâche, notre lot, notre rôle en ce qui concerne la défense, c'est le Canada. Tout est réduit et restreint au Canada, à la défense du Canada seulement. Nous n'avons que les pouvoirs qui nous sont délégués, et ces pouvoirs ne nous autorisent à légiférer que pour la défense du Canada.

La loi de la milice de 1906 repose sur ces pouvoirs et ne saurait s'interpréter que d'après ces principes. Ainsi, dans l'article 2 de cette loi, paragraphe b, le mot " emergency " qui veut dire guerre, invasion, insurrection réelle ou appréhendée, devra-t-il s'interpréter et signifier une guerre, une invasion, une insurrection réelle ou appréhendée, en dehors du territoire canadien, dans les Indes, par exemple? Je ne le crois pas.

Pour ce service naval, avons-nous plus de pouvoir? Non, c'est le même texte de la constitution qui nous l'accorde.

Alors pourquoi mettre plus dans la présente loi que le Parlement a mis dans l'acte de la milice de terre?

Notre acte de la milice de terre s'intitule: " Loi concernant la milice et la défense du Canada."

La présente loi devrait s'intituler: " Loi concernant le service de la marine et la défense du Canada."

On a omis les mots: " et la défense," et l'on se contente de dire: "Loi concernant le service de la marine du Canada."

Le paragraphe 7 de l'article 91 semble exclure toute autre idée que celle de défense, et proscrire pour le Canada, toute guerre autre que celle de la défense du territoire canadien.

Dans la loi de la milice, il n'y a pas de clause analogue à la clause 18 de l'article de la marine. Cependant, en vertu de l'article 69, chapitre 41, Statuts revisés de 1906, le Gouverneur en conseil peut envoyer les milices combattre en dehors du Canada, tout aussi bien qu'à l'intérieur

du Canada, pourvu que ce soit pour la défense du Canada.

L'on a dit, lors de l'introduction du projet de loi, quand l'Angleterre est en guerre, n'importe en quelle partie de son empire, le Canada est en guerre.

En théorie cet axiome est vrai, en ce sens que le Canada pourrait être attaqué en certains cas; pratiquement parlant, il n'est pas exact ni absolu.

Puis, là où il est bon de se fixer et de s'entendre, c'est sur le point de savoir, en telle occurrence, où et à quel endroit, le Canada doit se mettre en mouvement et prendre part à la guerre.

Par la constitution de 1867, la lettre et l'esprit de la loi, l'interprétation donnée, la pratique et la coutume, le Canada n'a eu, jusqu'ici à se mettre en guerre que sur son propre territoire, pour sa propre défense, en même temps qu'il faisait la défense de l'empire, et ce, conformément à son rôle et suivant qu'il avait reçu mission de le faire.

La Grande-Bretagne est en guerre, le Canada est en guerre. Oui! mais il y a guerre et guerre: guerre civile ou intérieure, guerre offensive et défensive. Une guerre civile en Angleterre ou en Irlande, une insurrection dans les Indes, pourrait-elle avoir pour effet de mettre le Canada en guerre? Il semble que non. Une guerre offensive de l'Angleterre, une guerre de conquête, contre la Belgique, aurait-elle pour effet de mettre le Canada en guerre? Je dis non. Nous n'avons pas cette obligation, nous ne devons pas l'assumer. L'article 91, paragraphe 7, ne parle que de défense. Une guerre défensive! Parfaitement, la constitution y pourvoit et nous oblige. Défendons le Canada à l'intérieur et à l'extérieur. Et, si en défendant le Canada nous défendons l'empire, tant mieux. De cette façon, favorisons la défense de l'empire, suivant nos ressources et de toutes nos forces.

Pour arriver à cette fin, c'est-à-dire à la défense du Canada, en défendant l'empire, ou vice versa, nous n'avons pas besoin d'autre texte de loi que celui qui est déjà incorporé dans notre loi de la milice. En vertu de cette loi, on peut défendre le Canada, en mettant nos milices en service actif, même en dehors du Canada. Par une certaine fiction, l'on pourrait même les envoyer combattre sur les côtes de l'Angleterre; s'il est à propos d'empêcher l'ennemi de venir attaquer le Canada, l'on peut les envoyer en avant combattre l'ennemi.

Telle que la loi est redigée, l'exécutif a ce pouvoir. Il lui suffit de déclarer, qu'en envoyant ainsi les milices, il veut prévenir l'ennemi d'attaquer le Canada, et, partant, il pourvoit à la défense du Canada. Il exerce ce pouvoir sous la responsabilité qu'il doit au Parlement et voilà tout.

Mais parce qu'il serait justifiable pour le Canada, dans une guerre défensive, une guerre sérieuse où serait engagée l'Angleterre, de l'aider par ses argents et ses soldats, dans le but de prévenir une attaque contre le Canada, il ne le serait pas de prendre part à une guerre de conquête, lorsque le Canada n'a pas de querelle, ni cause de querelle, ni aucune crainte d'invasion et alors qu'il serait impossible de prétexter la défense du Canada.

Si la présente loi était rédigée de la même façon, si la clause 18 en était spécialement éliminée, l'on pourrait faire de nos milices navales ce que l'on peut faire actuellement de nos forces de terre, sous la même responsabilité. L'on pourrait les envoyer en dehors des eaux canadiennes, combattre l'ennemi et prendre part aux guerres défensives qui pourraient concerner le Canada, la défense du Canada.

Il n'y aurait alors aucun doute, le contrôle de la marine serait le même que le contrôle de la milice de terre, et la constitution serait sauvegardée, et la présente politique serait celle suivie par sir Georges-Etienne Cartier, dont on se réclame en introduisant ce projet de loi. Pour faire de cette loi, le pendant de la loi de la milice de Cartier, il faut en modifier le préambule et enlever la clause 18—le seul reproche à lui faire ensuite, serait qu'elle est prématurée de 20 à 25 ans.

Si l'on insère la clause 18, dans la présente loi, on donne à cette législation un caractère impérial et on indique que l'on songe à modifier, dans le même sens, la loi de la milice, en y introduisant une disposition semblable. Et la conclusion s'infère, et cette conclusion c'est que l'on veut prendre part à toutes les guerres de l'empire, offensives comme défensives; c'est que l'on veut solidariser le sort du Canada avec celui de l'empire; c'est que l'on veut mettre le Canada à la merci de l'Angleterre, à chaque guerre que cette dernière pourra déclarer, ce qui est contraire à la constitution; ce qui ne saurait être fait, tant et aussi longtemps que les relations entre le Canada et l'empire n'auront pas été changées, que la constitution n'aura pas été modifiée, et que le Canada n'aura pas voix dans le conseil qui décidera ces guerres. C'est la violation du principe "no taxation without representation".

Si l'on a en vue la défense du Canada, en prêtant à l'occasion main forte à l'empire, comme je l'expliquais tantôt, la chose peut également se faire, sans la clause 18, par le Gouverneur en conseil, sous la responsabilité ministérielle. Alors cette clause 18 est inutile.

L'honorable ministre de la Milice, disait l'autre jour: "Pour la marine aussi bien que pour la milice, il est bien certain qu'en cas d'urgence, le Gouverneur en conseil n'attendrait pas la réunion du Parlement pour intervenir. Cela ne serait pas nécessaire

et telle n'est pas la pensée du législateur. L'appel à l'activité de la milice peut avoir lieu quand la gravité des circonstances le fait juger nécessaire; mais la loi exige que le Parlement soit convoqué. Si le Parlement venait alors à se prononcer contre les mesures prises par le cabinet, ce dernier devrait démissionner."

Je crois que l'interprétation est exacte. Mais la confusion vient de ce que le premier ministre avait dit, le 15 novembre dernier, 1909, en apostrophant l'honorable député de Jacques-Cartier: "L'honorable député de Jacques-Cartier a déclaré en outre que si nous construisons cette flotte, nous serons entraînés dans les guerres de l'Europe. Ai-je besoin de lui faire observer, qu'avec ou sans marine, nous ne perdons pas notre droit au "self government". Si nous avons une flotte, cette flotte ne partira pas en guerre à moins que le parlement du Canada, dont l'honorable député fait partie, décide de l'envoyer."

Cette doctrine du ministre de la Milice me paraît plus saine que celle du premier ministre. L'exécutif agit pour la milice comme pour la marine, bien que la loi diffère; le Parlement juge après, approuve ou désapprouve, voilà tout. La convocation du Parlement ne comporte pas d'autre remède; renverser ou maintenir le Gouvernement. En temps de guerre, il vaut mieux ne pas le renverser; ce qu'il y a à faire c'est d'approuver et de payer.

Mais n'empêche pas que la clause 18 qui n'est pas dans la loi de la milice, du propre aveu du ministre de la Milice, n'est pas nécessaire pour permettre la mise de la milice en activité, au service du roi, pour la défense du Canada, à l'intérieur comme à l'extérieur du pays. Alors pourquoi ne pas éliminer cette clause de la loi concernant la marine, et lui enlever ainsi son caractère impérial? Si l'on maintient cette clause dans la présente loi, on la mettra également dans la loi de la milice, et, alors nous aurons l'impérialisme militaire en action.

L'honorable directeur des Postes, l'autre jour, a mis devant cette Chambre une jolie et gentille définition du mot "impérialisme" donnée à Québec, a-t-il dit, devant le club Canadien de Québec, par Son Excellence le Gouverneur général du Canada. Aurait-il été spécialement chargé de nous faire part de cette précieuse définition? Je ne le sais pas, mais je le félicite, il s'est bien acquitté de sa tâche. Toujours par la bouche de l'honorable ministre, comme préparatif à sa définition, lord Grey aurait dit: "Y a-t-il au monde un peuple plus privilégié que celui qui habite la belle province de Québec? Votre foi, votre langue, vos lois sont sous la protection spéciale de la couronne. En retour de si précieux avantages, la couronne n'exige de vous que des sentiments de loyauté à son égard.

Le mot impérialisme ne signifie pas intervention de l'Angleterre, dans le gouvernement de notre pays; le mot impérialisme symbolise plutôt la puissance et la liberté. Puissance de chaque unité de l'empire; liberté absolue dans chacune d'elle".

A l'honorable ministre, porte-voix autorisé ou non du noble lord, je désire dire: Nos sentiments de loyauté dans la province de Québec, sont entièrement acquis à la couronne britannique et sont inébranlables; loyaux nous avons été en 1775 et en 1812, loyaux nous sommes, loyaux nous mourrons. Ce qui nous fait peine, c'est que l'on s'inquiète toujours, en certains lieux, au sujet de notre loyauté, et que l'on semble la mettre en doute.

Il est bien vrai qu'autrefois le très honorable premier ministre a pu faire des écarts de langage annexionniste, dans ses périgrinations à Boston.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Annexionniste!

M. PAQUET: Pour l'indépendance.

M. NANTEL: Annexionniste. . . Enfin. j'ai compris la chose comme cela, que l'indépendance, à cette époque voulait dire l'annexion; mais il ne faudrait pas nous en tenir compte. Il était alors dans les froides régions de l'opposition; c'était au jour de la démocratie outrancière, comme le dit M. Bourassa, aux jours où le premier ministre faisait même fi des médailles et des rubans, qu'il appelait lui-même des "tin pot decorations". Il voulait gravir les cimes du pouvoir. Et voilà! Mais les temps sont changés!

Pour revenir à l'impérialisme, ce mot n'est pas synonyme de loyauté. Il y a de la marge entre les mots impérialisme et loyauté. Et malgré la définition euphémique et optimiste du mot impérialisme que je viens de lire, malgré toute ma loyauté, je ne puis accepter cette doctrine, pas plus qu'au nom de la loyauté l'on pourrait me faire accepter le libre-échange, et je ne puis m'empêcher de dire que l'impérialisme militaire c'est l'ennemi du Canada, l'ennemi de l'empire.

L'honorable Joseph Chamberlain, le père de la doctrine, avait donné une autre définition. Il disait: l'impérialisme ou l'empire, c'est le commerce, et le commerce c'est l'empire.

Mais en vérité l'impérialisme tel qu'on l'applique aujourd'hui, c'est l'union, la solidarité des colonies avec la Grande-Bretagne, pour le commerce, la défense et la guerre, sous le contrôle et la domination impériale, sans représentation en faveur des colonies dans les conseils de l'empire qui décident de la paix et de la guerre, partant, c'est le militarisme qui produit le paupérisme, tel qu'il existe en Europe et spécialement en Angleterre, et je le répète, c'est l'ennemi du Canada.

C'est l'ennemi du Royaume-Uni et de l'empire, parce qu'il finira par entraîner la perte des colonies.

La Grande-Bretagne a perdu en 1776 ses plus belles colonies d'Amérique, pour avoir voulu les taxer, "taxation without representation".

Quelle différence y a-t-il entre le fait de taxer les colonies pour le bénéfice de l'empire; entre le fait dis-je de les taxer directement et le fait de les contraindre elles-mêmes de se taxer, pour soutenir et maintenir des armements pour la défense de l'empire et pour les guerres de l'empire? La même chose, n'est-ce pas, c'est-à-dire la taxe sous une forme plus polie, mais non moins impérative, ni moins ruineuse, ni moins hideuse.

Ce principe est contraire à l'autonomie, que l'on agisse en les forçant virtuellement de donner de l'argent, des flottes ou de maintenir des bateaux de guerre, ça ne change pas la question.

Dès 1778, par un vieux statut 18, George III, chapitre 12, l'Angleterre abrogeait la taxe, cause de tout le mal, dans les 13 colonies américaines, et renonçait à les taxer; mais cela n'a pas arrêté la rébellion, il était trop tard, le cri de l'indépendance était jeté. Mais l'effet a été salutaire pour les autres colonies. L'Angleterre a adopté alors une politique coloniale admirable, reposant sur le principe de l'autonomie et de la liberté la plus absolue des colonies, sur lesquelles elle ne conservait plus, après un certain temps, qu'un contrôle moral plutôt que réel. C'est ce qui a fait le succès de sa politique coloniale. En effet quelle belle politique c'était! Autonomie aux colonies, défense des colonies par les colonies elles-mêmes, et, partant, défense de l'empire. En vertu de ce système, la flotte anglaise a sa liberté d'action, ses coudées franches pour surveiller l'immensité de ses domaines, son commerce et pourvoir à la subsistance des habitants du Royaume-Uni, avec point d'appui dans les ports fortifiés des colonies.

Si l'on revient indirectement à l'ancien système, cette politique pourrait avoir des conséquences funestes. L'Anglo-Saxon est réfractaire à l'idée de la taxation sans la représentation. Puis les empires ne vivent pas éternellement. Le salut de l'empire britannique est dû à la sagesse de sa politique, et si la Grande-Bretagne adopte à l'avenir la politique suivie par les autres empires, le sort pourrait être le même. Le nouveau système ne durera pas aussi longtemps que l'ancien.

Lorsque le budget militaire du Canada prendra des proportions trop considérables—il se chiffre aujourd'hui à près de $7,000,000 pour la milice seule. Aussitôt que cette loi sera mise en opération, après qu'on aura dépensé pour bâtir la flotte et des accessoires au delà de 15 à 16 millions, la dépense annuelle pour la marine sera d'environ $7,157,000 avec augmentation graduelle et continuelle, cela fera un budget de $14,157,000. Dans quelques années ce chiffre aura probablement doublé. (C'est un chiffre énorme, quand on songe qu'on ne donne pas à l'agriculture plus d'un demi-million.) Lorsque le budget de la guerre au Canada aura, dis-je, atteint le chiffre du budget d'une nation indépendante, lorsque le Canada aura une flotte, il pourrait se faire que l'on commencerait à murmurer sourdement et à crier, dans Ontario comme dans Québec et dans l'Ouest, et à crier et à jeter le cri de l'indépendance. Il pourrait peut-être arriver même que le premier à jeter ce cri ne serait point un Canadien de Québec, mais un Canadien des autres provinces, car l'histoire se répète et les cris de liberté de 1837 et de 1838 ont été jetés par un Mackenzie aussi bien que par un Papineau. Et alors, sera proche la rupture du lien colonial. Le fardeau de la guerre aura été trop lourd pour ce jeune peuple obligé de développer et de peupler son pays, de tout y créer et organiser, en même temps qu'il fournira de l'argent, des hommes et du sang aux guerres de l'empire.

Ce livre bleu "Défense navale et militaire de l'empire", n'est pas un livre bleu ordinaire, c'est un plan, un programme, c'est l'impérialisme en action.

Tout paraît entendu, déterminé, concerté, décidé, statué et réglé. Entre toutes ces suggestions, réquisitions polies mais non moins impératives ni formelles, il me semble voir ces mots écrits en lettres de feu: "Il faut que ça passe ou que ça casse".

Et le programme va passer, la loi va passer, bientôt une autre loi passera à l'effet de modifier la loi de la milice, pour qu'il puisse être fait de notre milice de terre ce que cette loi veut faire de la marine de guerre projetée.

Quand notre marine et notre milice, à la moindre invasion, insurrection réelle ou appréhendée, dans les Indes par exemple, pourront être mise à la disposition des autorités impériales, ou plutôt quand en temps de guerre, elles seront toujours à la disposition de l'empire, notre autonomie sera devenue un vain mot, elle aura vécu!

L'hon. J. BUREAU (solliciteur général): L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

M. NANTEL: Certainement.

L'hon. M. BUREAU: L'honorable député redoute que notre autonomie cesse d'exister dès que nous aurons créé une marine de guerre, et cependant il nous a dit, il y a un instant, que cette autonomie n'existait pas, ou plutôt qu'on n'en parlait que sur les hustings et dans les banquets, lorsqu'on avait la tête échauffée par le vin, ce qui déliait les langues.

M. NANTEL: Il y a une grande différence entre les deux. L'autonomie existe, mais

non pas l'indépendance dont on parle tant, comme nation. Ce sont là des vantardises bonnes pour les hustings et les banquets. Nous ne sommes pas une nation indépendante, puisque nous sommes sous le contrôle d'un gouverneur nommé par l'Angleterre.

En effet, pour nous conformer aux suggestions des autorités militaires et navales de la Grande-Bretagne, nous organisons nos milices, nous créons une flotte de guerre, pour les mettre au service de l'Angleterre en temps de guerre, et l'on pourrait supposer qu'il éclaterait une guerre où ces milices et cette flotte organisée et créée pour cette fin, ne seraient pas mises au service de l'Angleterre en toute circonstance! Allons donc! ce n'est pas sérieux!

Quand le Canada bâtit une flotte à la demande de l'Angleterre, destinée à l'aider en temps de guerre, cette flotte ira à la guerre chaque fois qu'il y aura guerre. Cela ne fait pas de doute.

L'on arrive d'autant plus aisément à cette conclusion si l'on admet que le mot "may" a un sens impératif, en style de prérogative de la couronne, lorsqu'il s'agit de l'exécution des lois et des volontés du Parlement.

Un argument en faveur de cette interprétation résulte même du texte de la loi. Si on examine avec soin les articles 17 et 18, l'on voit à la fin de l'article 17 les mots: "ou il est à propos de le faire" mots que l'on a omis de mettre dans l'article 18, voulant faire disparaître toute restriction que pouvaient comporter ces mots.

Puis en temps de guerre, avec un texte semblable, y aurait-il jamais, au pays, un ministère, un cabinet qui l'interprétera autrement? Non, jamais! Puis, si en temps de guerre l'on donnait au mot "may" ce sens impératif, comme cela arrivera toujours, quelqu'un trouvera-t-il à redire à cette interprétation-là? Non, jamais. Le premier ministre actuel, tout le premier, l'interprétera de cette même façon, si l'on en juge par ce qu'il a fait lors de la guerre du Transvaal.

Ce mot "may" ou "peut" dans la clause 18 est donc complètement illusoire.

Le programme s'exécute! et l'on s'exécutera! Avec bonne grâce? Non. Je serais injuste, si je disais que le très honorable premier s'exécute de bonne grâce.

Au contraire il s'exécute de mauvaise grâce, parce que je crois qu'il agit contrairement à ce qu'il a au fond de la pensée. Mais il s'exécute tout de même malgré lui, mais il y va toujours. Il est impérialiste malgré lui, mais il est impérialiste tout de même, tout en dénonçant les impérialistes.

M. E. LAPOINTE: L'honorable député me permettra-t-il une question?

M. NANTEL: Assurément.

M. NANTEL.

M. LAPOINTE: Les adversaires du bill de la marine dans la province de Québec prétendent qu'il y a alliance entre le premier ministre et le chef de l'opposition sur cette question. J'aimerais à savoir l'opinion de l'honorable député à ce sujet?

M. NANTEL: Je répondrai à l'honorable député que, de ce côté-ci de la Chambre, nous avons le droit de différer avec notre chef. Je ne sais si vous avez le même droit de votre côté, mais je sais que nous l'avons ici.

M. LAPOINTE: Ce n'est pas répondre à ma question: Y a-t-il, oui ou non, alliance dans votre opinion?

M. NANTEL: Je l'ignore, je n'y étais pas.

M. LAPOINTE: Il n'y avait seulement que M. Bourassa qui était là, je suppose?

M. PAQUET: L'honorable député pourrait adresser sa question au premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER: Il n'y en a pas.

M. NANTEL: Il y a deux espèces d'impérialistes; les uns sont ouverts et déclarés, portent le front haut; ils agissent par conviction et méritent le respect. Les autres se masquent et se déguisent, ils agissent parce qu'ils se croient obligés, par esprit de conciliation, d'autres diraient par faiblesse; ils méritent la pitié pour ne pas dire davantage. Je crois que le premier ministre fait de l'impérialisme en cette circonstance, malgré lui, comme il en a fait malgré lui en 1899, quand il a envoyé des soldats au Sud-Africain.

Tout le monde sait qu'il a envoyé des soldats au Sud-Africain, après avoir refusé péremptoirement de le faire. Il les a donc envoyés bien à contre cœur. Dans son intérieur, dans son âme, il désapprouvait cette guerre, mais il y prenait part parce qu'il y était contraint. Le 17 janvier 1901, au nouveau club de réforme de Londres, l'honorable Lloyd-George disait: "Le premier ministre du Canada, sir Wilfrid Laurier, a prononcé, l'autre jour, un discours dans lequel il a déclaré que le Canada est une nation indépendante et, cependant, cette colonie qui prétend être indépendante a envoyé des troupes dans l'Afrique du Sud, pour écraser l'indépendance d'hommes qui ont un aussi juste droit à l'indépendance qu'elle réclame".

Plus tard, j'ai entendu le premier ministre faire l'éloge de cette campagne et justifier cette guerre du Transvaal. Je ne l'ai pas cru convaincu, et je ne le crois pas encore convaincu; ce n'est pas le propre de sa mentalité. S'il était convaincu, c'est à force d'efforts et contraint par les circonstances. Le premier est impérialiste malgré lui, c'est

ma conviction: et, ce qui me surprend c'est qu'il parle contre les impérialistes.

Mais je n'hésite pas à dire que les plus dangereux de ces impérialistes sont les impérialistes masqués ou malgré eux, parce que l'on n'est pas en garde contre eux, parce qu'ils cachent leur jeu, insinuent leur doctrine à petite dose, comme un subtil poison.

Et le malheur, c'est que la province de Québec a envoyé ici, à Ottawa, trop de partisans de cette doctrine, impérialistes malgré eux, impérialistes dissimulés, gens du juste milieu, qui agissent passivement sous le contrôle du grand chef; et, trop peu de vrais antiimpérialistes de ce côté-ci de la Chambre, pour faire échec aux impérialistes outrés.

Monsieur Jules Edouard Prévost, rédacteur du journal l'"Avenir du Nord" de Saint-Jérôme, dont l'orthodoxie libérale ne fait doute pour personne, M. Prévost comblé des faveurs des deux gouvernements libéraux, dispensateur du patronage libéral dans Terrebonne.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Et qui aujourd'hui est membre du Conseil de l'instruction publique.

M. NANTEL: Et comme tel, va siéger avec les évêques de Québec. Il vient d'être choisi membre du Conseil de l'instruction publique, par l'honorable M. Gouin premier ministre de Québec; M. Prévost, un bon libéral, n'est-ce pas, de la race des lions du Nord, qui font la lutte dans Terrebonne depuis 1854, M. Prévost a des troubles de conscience au sujet de cette loi de la marine. Je me permettrai donc de le citer et l on ne dira pas que c'est de la presse bleue que je cite. C'est un article de rédaction en date du 21 janvier dernier:

LOI DU SERVICE DE LA MARINE. UN AMENDEMENT DESIRABLE.

M. Prévost commence par comparer les articles 69 et 71 de la loi de la milice et les articles 18 et 19 de la loi de la marine, et il écrit:

Dans la loi de la milice, il s'agit de la défense du Canada, dans la loi de la marine, il s'agit des guerres de l'empire en général.

Nous croyons que puisque nous n'avons pas voix au chapitre qui décide les guerres de la Grande-Bretagne, puisque nous ne sommes pas représentés dans les conseils de la diplomatie britannique où prennent naissance les querelles de l'Angleterre, nous croyons, disons-nous, que nous devons réserver au parlement canadien le droit de juger de l'opportunité de notre participation aux guerres de l'empire avant que notre gouvernement dispose de nos vaisseaux et des nos marins.

Notre opinion s'appuie sur le vieux dicton britannique: No taxation without representation.

L'aide que le Canada croira devoir accorder à l'Angleterre ne sera jamais essentielle et urgente à tel point que notre Gouverneur en conseil ne la puisse prévoir assez tôt pour convoquer les Chambres avant d'intervenir.

Il en irait autrement dans un cas où la défense de notre territoire serait en jeu. Aussi n'avons-nous aucune objection à l'article 69 de la loi de la milice, non plus qu'à la clause 17 du bill de la marine, où nous comprenons que les droits accordés au Gouverneur en conseil regardent exclusivement la défense du Canada.

Nous croyons donc que l'on devrait intervertir l'ordre des clauses 18 et 19 du projet de loi de la marine et assurer ainsi au Parlement le droit indiscutable, avant d'engager le Canada, de se prononcer sur l'opportunité de sa participation à telle guerre de l'empire que l'on aura décidée sans lui et peut-être malgré lui.

Notre autonomie serait ainsi sauvegardée sans que nos obligations soient méconnues.

Plus loin, il ajoute:

Nos droits et nos devoirs seraient mieux coordonnés. Voilà tout.

D'autant plus que le bill, ainsi rédigé, serait plus conforme à la politique nationale dont sir Wilfrid Laurier s'est fait jusqu'ici l'habile et énergique défenseur.

Remarquez bien qu'il ne s'agit plus ici du principe du bill, mais de sa mise en pratique.

De même que nous avons hautement et énergiquement affirmé nos devoirs vis-à-vis nous-mêmes et vis-à-vis notre alliée, la Grande-Bretagne, de même nous affirmons, avec non moins d'énergie et de franchise, nos droits sacrés de pays autonome.

Nous ne retirons pas un mot de ce que nous avons écrit sur le projet national de l'établissement d'une marine canadienne. Comme citoyen canadien et comme allié de l'Angleterre, nous y voyons une obligation inéluctable que Laurier rendra la moins lourde possible à la nation.

Il ajoute encore:

Mais nous voulons et nous demandons que le Canada conserve son droit de juger et sa liberté d'agir.

C'est un principe fondamental souvent exprimé par Laurier et dont nous ne devons pas nous éloigner.

Le Gouvernement, il est vrai, est responsable aux Chambres qui approuveront ou désapprouveront la décision qu'il aura prise "en temps critique".

Nous l'admettons. Aussi reconnaissons-nous que la loi, telle qu'elle est proposée, ne méconnait pas complètement les exigences légitimes de notre autonomie. Mais puisque le Parlement doit être consulté, pourquoi ne pas le faire avant d'engager le pays dans une guerre impériale plutôt qu'après?

Nous le répétons, il n'est pas possible de supposer un cas où notre intervention....

Enfin, il termine ainsi:

Cette objection est sérieuse, mais n'est pas sans solution.

Que les Chambres soient convoquées avant toute intervention de notre part dans une guerre de l'empire, afin de décider par un vote pris vingt-quatre heures après l'ouverture du Parlement, si oui ou non le Canada doit prendre part à cette guerre.

En demandant ce changement au projet de loi de la marine, nous nous inspirons des grands principes britanniques, sur lesquels repose notre constitution et est fondée notre autonomie.

Aussi, sommes-nous très surpris de lire dans le discours prononcé à la Chambre des députés par le chef de l'opposition, M. Borden, le 12 janvier, les paroles suivantes:

J'ai été un peu surpris de la déclaration que le très honorable premier ministre a faite dans les premiers jours de cette session, lorsqu'il a dit que si nous créons une marine canadienne, que cette marine ne prendrait part à aucune guerre de la Grande-Bretagne avant que ce Parlement y donne son consentement. Je suis heureux de voir que mon honorable ami abandonne cette attitude aujourd'hui.

A l'inverse de M. Borden, nous regrettons, quant à nous, ce changement d'attitude.

Nous croyons que tous les citoyens canadiens, qu'ils soient Anglais, Français, Irlandais ou Ecossais, seraient unanimes à approuver une loi réservant au parlement de la nation le droit de donner son acquiescement avant de charger le Canada du fardeau d'une guerre et du plus pénible des impôts: celui du sang.

Encore une fois: No taxation without representation.

J'admettrai que la position est difficile, que le très honorable premier ministre est entre deux feux, qu'il est à propos pour lui d'être nuageux, comme le dit M. Bourassa, de cacher et de dissimuler sa pensée.

C'est difficile, vraiment, de bâtir une flotte de guerre, dont le Canada n'a pas besoin, et n'aura pas besoin, pour au moins vingt à vingt-cinq ans encore, de bâtir une flotte de guerre pour l'Angleterre, pour se conformer à ses exigences et à ses injonctions déguisées, sous forme de suggestions, et de dire en même temps que cette flotte pourra ne pas participer aux guerres de l'empire. Oui, c'est difficile de faire de l'impérialisme militaire, d'en poser le principe le plus absolu, et de dire et de faire croire que l'on combat l'impérialisme militaire.

Oui, il faut des efforts inouïs et des prodiges de souplesse en semblable occurrence; il faut recourir au langage biblique et parler en paraboles. Et au besoin personnifier le Christ de Nazareth, qui, sentant sa fin prochaine, pleurait sur Jérusalem. Mais au lieu d'aller à Jérusalem, le très honorable premier ministre va pleurer à Toronto et là il s'écrie: Oh! Toronto, Oh! Toronto, toi qui tues les prophètes, j'ai souvent voulu réunir tes enfants sous mes ailes, comme la poule réunit ses poussins." Vous voyez l'effort, monsieur l'Orateur, et les gens de Toronto, qui se collent aux flancs du premier ministre, qui les réchauffe sous ses ailes. Il leur fait, pendant qu'il les réchauffe ainsi sous ses ailes, une conférence sur la féodalité du moyen âge; leur parle de souveraineté et de suzeraineté. Mais les gens de Toronto n'ont pas été satisfaits et ne l'ont pas compris. Et voilà maintenant que les prophètes de Saint-Jérôme, représentés par M. Prévost, ne le comprennent pas, et menacent de méconnaître ses enseignements.

Monsieur l'Orateur, la flotte de guerre est créée et mise au monde pour aider aux guerres de l'empire, et il est évident qu'elle sera mise à la disposition des autorités impériales, en temps de guerre, lors même que la clause 18 ne le dirait pas. Et quand le Parlement sera en mesure d'agir, pour approuver ou blâmer le Gouvernement la flotte sera loin, peut-être détruite et au fond de la mer.

Mais pourquoi ces mots, pourquoi ces textes susceptibles d'interprétations diverses? Pourquoi, monsieur l'Orateur? Pour conserver l'illusion à la province de Québec et la payer de mots. Pour permettre au premier ministre d'aller dire à ses bons amis de Québec: " Mes vieux amis, j'ai bâti une flotte de guerre, parce que je n'ai pas pu faire autrement. Mais j'ai pensé à vous, entendez-moi bien, cette flotte c'est à vous, elle n'ira en guerre combattre pour les Anglais que si vous le voulez, quand vous le voudrez, quand votre Parlement le voudra."

Et dans Ontario, aux gens de Toronto, qui tuent les prophètes, il leur criera: " Mes amis, vous me connaissez, vous comprenez mieux que cela, j'ai bâti cette flotte pour la défense de l'empire. C'est la raison d'être de cette flotte de guerre. La flotte est acquise à l'Angleterre, comme mon cœur, mon être et mon tout, je suis " British to the core."

Pourquoi ne pas jouer cartes sur table et ne pas dire franchement ce que l'on veut. Si vraiment l'on croit qu'il faille changer l'orientation de la politique de ce pays, sur cette question de la défense, et que l'Angleterre a réellement besoin d'une autre participation que celle que le Canada a donnée jusqu'ici à la défense de l'empire et qu'elle y a droit, qu'on le dise ouvertement; que l'on agisse effectivement et que l'on en prenne la responsabilité.

Serait-ce donc par ironie du sort, qu'il sera donné au très honorable premier ministre, lui qui est impérialiste malgré lui, de couronner son œuvre, non par un chemin de fer national, mais par une législation de guerre, un acte de militarisme, qu'il commet en vertu du grand principe de la conciliation à outrance, qu'il a posé et qu'il veut suivre jusqu'au bout, et qui lui ferait adopter une loi de conscription obligatoire et du service militaire compulsoire dans ce pays, si là-bas on la lui demandait.

Sir WILFRID LAURIER: Ecoutez! écoutez!

M. NANTEL: Monsieur l'Orateur, le péril allemand? Pour moi il y a deux espèces de périls allemands. Il y a le péril allemand industriel et commercial, c'est le plus dangereux pour l'Angleterre. A ce

péril, le Canada ne saurait rien faire. Si l'Angleterre est malade sous ce rapport, qu'elle ait le courage de se soigner et de s'appliquer le remède approprié. Quant à l'autre, le péril militaire, je n'y crois guère. Je suis en bonne compagnie parce que je suis avec le premier ministre.

Ce péril allemand me paraît un peu une tentative impérialiste. Les nobles lords ne croient pas autant au péril allemand qu'ils veulent y faire croire. Autrement, ils n'auraient pas, suivant moi, voté le rejet du budget dans un temps de crise et d'effervescence, qui pouvait produire une catastrophe et des conséquences graves en Angleterre. Le maintien de l'honorable Lloyd-George au pouvoir en Angleterre, achève de me convaincre que l'on ne croit pas autant en Angleterre au péril allemand qu'on y croit au Canada: que la majorité du peuple au moins, n'y croit pas; que la majorité du peuple anglais, également, n'est pas si portée à l'impérialisme et au militarisme qu'on paraît l'être au Canada. Et je ne puis m'empêcher d'arriver à cette conclusion, quand je songe que ce Lloyd-George, que le peuple anglais garde au pouvoir est le même Lloyd-George qui n'a pas perdu une seule occasion de protester, de son éloquente voix, contre la guerre du Transvaal, poussant le cynisme, dit-on, jusqu'à se rire et se moquer des défaites des armes anglaises. Depuis ce temps le peuple anglais l'a récompensé en lui donnant sa confiance et en le maintenant au pouvoir. Je ne crois pas au péril allemand, parce que la France ne laisserait pas écraser l'Angleterre, comme l'Angleterre a laissé écraser la France en 1870, parce que je crois qu'il y a encore ce que l'on appelle l'équilibre européen qui vaut quelque chose pour la paix des nations en Europe, parce que l'école pacifiste, ceux qui sont opposés à ces boucheries humaines des temps anciens et modernes gagnent du terrain.

L'impérialisme est l'ennemi et il pourrait faire à l'Angleterre plus de mal que de bien; il pourrait peut-être précipiter le prétendu péril allemand ou un autre analogue.

Crier et crier sans cesse, monsieur l'Orateur, et sur tous les tons et partout: "A l'Angleterre la suprématie des mers! il lui faut la suprématie des mers; il faut qu'elle l'ait et qu'elle la garde, c'est un droit! il faut pour cela grouper toutes les colonies autour d'elle pour en tirer des flottes et des armées inattaquables." C'est pour moi une fausse tactique. Cela pouvait être bon à faire, mais il n'était pas à propos de le crier si fort. Si l'on s'était contenté de garder la chose, j'entends la suprématie sur mer, de prendre sans bruit les moyens de la garder, sans le crier à tous les échos, c'eût été préférable. Cela pouvait être de nature à provoquer et à faire continuer cette course à la construction des Dreadnought entre deux nations puissantes et riches, qui pourraient devenir fatigantes pour les deux pays si tant soit peu que chacun y mette de l'entêtement. Puis, à l'heure actuelle, si ces cris intempestifs, ces appels aux colonies cessaient, si l'on montrait plus de calme et de sang-froid, ça pourrait également la faire cesser.

Un homme sage, un Anglais, un loyal, à l'abri de tout soupçon, a écrit, il n'y a pas longtemps,—je parle du rédacteur du "Witness" de Montréal—ce qui suit:

> Ceux qui emploient cet argument ne s'aperçoivent pas assurément que c'est un défi à toutes les autres nations, un cartel lancé à chacune d'elle, une provocation à disputer à la Grande-Bretagne cette suprématie, si elle l'ose. Il y a là une prétention impossible à maintenir, si les nations, y compris les Etats-Unis, décidaient de la combattre. On ne saurait formuler d'affirmation gratuite plus dangereuse et plus injurieuse à la Grande-Bretagne que celle-là.

La justice et le "fair play" élèvent et fortifient les nations, plutôt que les armements et les Dreadnought. C'est cette justice et ce "fair play" britanniques qui ont fait la force de la Grande-Bretagne, autant que ses bateaux de guerre.

Que la Grande-Bretagne garde et tienne fermement sa suprématie sur mer, mais qu'on ne le crie pas trop, qu'on ne s'en vante pas trop. Qu'au contraire, elle semble ignorer le fait et qu'elle agisse avec les autres peuples comme si elle ne l'avait pas, comme si elle ne se doutait pas qu'elle l'a, cette suprématie. C'est le moyen de la garder longtemps.

Dès que cette justice et ce "fair play" deviennent un objet de suspicion pour les autres peuples, il n'y a plus de suprématie possible ni tenable. Dans la vie, un homme qui défie tout le monde trouve plus fort que lui. Napoléon a eu la suprématie en Europe longtemps, il a fini par rencontrer son Waterloo et trouver son chemin de Sainte-Hélène. Le groupement des colonies avec leurs Dreadnought autour de l'Angletere sera un défi pour les autres nations.

Je crois que les impérialistes qui ont écrit ou dit une foule de choses, sans compter leurs appels aux colonies, choses propres à faire croire qu'il existe en Angleterre un état de faiblesse qui n'a d'existence que dans leur propre imagination, ont rendu un fort mauvais service à la mère patrie. Il n'y a rien de tel que les amis indiscrets pour nuire à un pays et à une cause.

A ce propos, M. J. A. Macdonald, éditeur du "Globe" de Toronto, principal organe de ce Gouvernement, l'un des délégués à la conférence impériale de la presse à Londres, en juin dernier, racontant ses impressions de voyage et de ses visites dans les rues et faubourgs de Londres et autres vil-

les anglaises, a été l'un de ces indiscrets en faisant le portrait fardé que je vais lire:

La chose, dit-il, qui m'impressionne le plus, la chose qui est le fond de tous mes souvenirs, c'est le visage anémique, sans gaieté et désespéré de la foule, en général. Il déclare que les visages pâles, tirés des foules innombrables des villes poursuivent une personne comme une ombre. Il dit: "Nous ne pouvons dérober ni nos regards ni nos cœurs à cette Angleterre qui est sans travail, qui peut même n'en pas vouloir, et qui depuis longtemps a oublié le jeu.

Le problème social en Angleterre, dit M. Macdonald, est sombre partout, tenant du désespoir. Nous l'avons trouvé tel partout où nous avons porté nos pas. Son aspect le moins dangereux est celui de cette procession de gens aux yeux caves qui sont les sans-gites de Londres que la police fait circuler à l'aube, en attendant l'ouverture du service de la soupe dans les cuisines. Londres, Sheffield, Manchester, Glasgow, Edimbourg—chaque ville avait son caractère distinctif, mais partout se voyaient les traces de la maladie et de la dégénérescence du corps, de l'esprit et des mœurs. Dans quelques-unes des petites places, où se trouvent en général les gens des usines, continue M. Macdonald, où les gens qui font un travail qui n'est pas sain—tel que dans la contrée noire où les communes où se fabrique la porcelaine—les travailleurs au sang empoisonné présentent à l'œil inaccoutumé une apparence livide.

Dans des endroits comme Portsmouth, où nous avons voyagé en véhicule par les rues, après avoir visité le plus grand déploiement de vaisseaux de guerre qu'il soit possible de voir dans l'histoire du monde, le sédiment humain qui bordait les encadrures des portes et les ruelles refoulait en nous toute idée de gloire de l'Angleterre. Il était difficile de se représenter joyeusement le spectacle d'un combat simulé sur les côtes avec ces squelettes hagards des réels combats de la vie, passant devant nos yeux sur la rue sans entrain et sans susceptibilité à cet effet. M. Macdonald ajoute: Sheffield a fait tressaillir tous les délégués. Les quartiers où se trouvent les résidences et les côtes avoisinantes sont jolis à voir. C'est une ruche d'industrie. Sa renommée pour le bon acier est connue par le monde entier. Mais, ses spécimens de l'humanité! Les conditions du pauvre sont peut-être inférieures dans d'autres centres industriels d'Angleterre, mais certainement aucun délégué de la conférence impériale de la presse n'avait constaté un semblable tableau dans aucune contrée peuplée de blancs de l'autre côté des mers, ni n'auraient cru que ce qu'ils constataient pût exister.

Il dit encore: Ce qui a frappé tous les délégués observateurs était la terrible pâleur des visages qui nous regardaient du pavé ou du haut des fenêtres avec à peine assez de force, comme êtres humains, pour s'étonner qui nous étions et ce que nous voulions. Nous dépassions les pâtés de maisons les uns après les autres et toujours la même uniformité. Jamais un signe de gaîté! Jamais même un éclair d'envie! Des épaules voutées, des poitrines creuses, des visages cendrés, des yeux sans feu, et le plus terrible de tout, des bouches béantes laissant voir des gencives blanches et une dent par-ci par-là.

En un mot des centaines de femmes de dix-sept à soixante-dix ans se sont approchées de notre véhicule ce jour-là et elles nous ont toutes donné la même impression. Les bouches édentées des hommes, des femmes et des enfants nous disaient l'histoire. Un système de maladie les faisait tous parents.

"Qu'en pensez-vous?" demandait un reporteur de Londres à un éditeur canadien. "C'est l'enfer", dit le Canadien. Et son compagnon d'Australie ne put trouver de terme plus approprié. Finalement, M. Macdonald dit: "Combien de temps une grande nation continuera-t-elle à engendrer des êtres sans force ni vigueur? Combien de temps une telle nation serait-elle une grande nation?

Et jusqu'à quand sera-t-il jugé prudent d'admettre au Canada les gibiers d'estaminet de la Grande-Bretagne?

Monsieur l'Orateur, à mon point de vue, ces lignes sont injustifiables. Je ne voudrais pas qu'elles auraient été écrites par un Canadien français de Québec. Si elles sont fausses, l'auteur est coupable, si elles sont vraies, il est un indiscret. Si elle est vraie, cette peinture fait songer à la nécessité d'une réforme sociale et industrielle en Angleterre, qui s'impose d'urgence, plus que la construction d'armements de guerre et des Dreadnought. Parce qu'après tout, ce n'est pas avec de pareils spécimens de la race humaine, que l'on jettera la terreur dans les rangs ennemis, lors même que l'on aurait tous les Dreadnought imaginables.

Et cette réforme, ceux qui peuvent l'effectuer, ce sont les puissants de la Grande-Bretagne, et non les colonies. Certains personnages en Angleterre, en nombre considérable, possèdent des étendues de terre allant jusqu'à 175,000 acres pour chacun d'eux, et, des monceaux d'êtres humains croupissent dans les faubourgs et les bouges infects de Londres et des autres villes anglaises. S'ils vendaient ces terres aux gens du peuple et de la glèbe, les soldats surgiraient bientôt, comme par enchantement de partout en Angleterre. C'est parmi les laboureurs qui arrosent le sol de leurs sueurs, que l'on trouve des soldats qui défendent le territoire comme des lions en temps de guerre.

Pour nous du Canada, qui n'avons créé en Angleterre ni le paupérisme, ni le militarisme, efforçons-nous d'éviter l'un et l'autre de ces fléaux.

Je suis de toutes mes forces, contre cette législation; j'exprime sincèrement mon opinion, je l'exprimerais dans Ontario comme dans l'Ouest et dans Québec. Je la crois loyale à la couronne britannique, et ce n'est pas un cri de race.

Le "Daily News" de Peterborough, a écrit à la date du 27 décembre, ce qui suit:

Les journaux canadiens français, sans exception, embrassent la cause de leur race, avec la plus vive ardeur. Le danger d'une union plus

étroite de l'empire, les soulève plus que jamais. Les Canadiens français brisent leurs liens de partis, à l'appel de la race. Si nous devons aller à propos de cette question, sur le champ de bataille, nous sommes prêts. Le Canada est partie de l'empire britannique, toute tentative pour modifier cet état de choses, n'aboutira qu'à la guerre.

Je ne qualifierai pas l'auteur, je ne veux rien dire de désagréable. Je me contenterai d'affirmer à l'adresse du "Daily News" et des journaux qui l'on précédé, dans cette voie et qui seraient tentés de l'imiter, que de semblables écrits n'avancent pas les choses et ne servent pas les intérêts d'une cause. Les Canadiens français, conservateurs de la province de Québec, ne brisent pas leurs liens de parti, ils s'en tiennent à la politique suivie par Macdonald et Cartier et sir Charles Tupper, quand il était Canadien résident au Canada. Ce ne sont pas les conservateurs canadiens de la province de Québec, qui abandonnent leur politique, ce sont plutôt ceux qui devenant impérialistes, s'éloignent de la politique des hommes que je viens de citer.

L'opinion que j'ai émise a des partisans et des adeptes ailleurs que dans la province de Québec, et nous de la province de Québec nous n'aurions pas le droit d'exprimer notre manière de voir sur une question de cette importance? Allons donc! pour qui nous prend-on?

Les Canadiens français de Québec n'ont jamais dit ni écrit sur le sujet, de pires choses que les Canadiens de l'Ontario, par exemple, le "Weekly Sun" de Toronto, le "Farmer's Advocate", le "Farm and Dairy", le "Grain Grower Guide", le professeur Marshall de Queen, le professeur McCurdy de Toronto. Le professeur McCurdy de Toronto, n'est pas un Canadien de Québec, ce n'est pas le premier venu, parce qu'il est professeur dans une université, comme celle de Toronto. Je puis dire la même chose du professeur Marshall de Queen. Voici ce que le professeur McCurdy adressait sous forme de lettre à l'honorable premier ministre en date du 11 novembre dernier. C'est un peu long, mais je tiens que cette lettre aille au hansard:

Le Canada et la paix du monde.
Le professeur J. F. McCurdy a adressé la lettre ouverte suivante au premier ministre.
Au très honorable sir Wilfrid Laurier,
Premier ministre du Canada.

Monsieur le premier ministre,—Je me permets de vous adresser, ainsi qu'à toute la population du Canada, quelques brèves observations sur la question de l'établissement d'une marine canadienne, personne, que je sache, n'ayant tenté de résumer les raisons qui militent le plus fortement contre la construction immédiate d'une flotte, quand à la question au point de vue de l'intérêt populaire. Pour être aussi court que possible, je présenterai ces raisons sous forme d'une série de propositions:

1. Dans toutes nos conférences avec le gouvernement impérial, et dans toute législation ayant trait à des intérêts de l'empire, notre première pensée devrait être d'assurer le bien-être du Canada, pour l'amour du Canada même, et aussi, moins immédiatement, mais avec tout autant de sincérité, pour l'amour de l'empire. La fidélité est une bonne chose, mais le patriotisme a encore plus de prix. Nous n'avons pas de responsabilité directe en ce qui regarde l'ensemble de l'empire, dont nous ne dirigeons pas la politique, et dans les embarras desquels, réels ou imaginaires, nous n'avons été pour rien. Nous sommes responsables envers nos concitoyens de la destinée et de la bonne réputation du Canada. Le Canada est la patrie de notre peuple et notre dépôt le plus sacré, et là où est notre trésor, là aussi est notre cœur.

2. Les dépenses qu'il faudra faire en vue de se procurer des navires de guerre canadiens en nombre suffisant pour contenter les agitateurs tenant le haut du pavé en Angleterre et au Canada, seront pour beaucoup dans la ruine de nos finances, de même que les impositions exigées actuellement du peuple anglais préparent la ruine de l'Angleterre, suivant la déclaration même du premier ministre anglais. Que le Canada ne s'éloigne pas de la mer calme pour s'engager dans le tourbillon.

3. Si l'on demande l'établissement d'une marine canadienne, ce n'est pas que le Canada en ait besoin, c'est en vue de la possibilité de guerres avec l'étranger, ou plutôt d'une guerre avec une puissance étrangère dans laquelle il est possible que l'Angleterre soit entraînée. Nous n'avons pas besoin de navires de guerre pour protéger notre littoral maritime ou nos grands lacs. Les Etats-Unis, naguère "notre ennemi naturel", sont aujourd'hui considérés comme notre allié naturel. D'autre part, on reconnaît que les Etats-Unis sont désormais une puissance amie de la Grande-Bretagne; c'est ce qui ressort des déclarations faites récemment par le gouvernement anglais, lorsqu'on a émis la prétention que la flotte anglaise devrait être deux fois plus forte que toute autre. D'autre part, nous sommes exposés en tout temps à des froissements avec le gouvernement des Etats-Unis, et si les gardes-côtes sont remplacés par des navires de guerre, les rencontres pourront avoir des conséquences beaucoup plus graves et produire beaucoup plus d'irritation.

4. On ne nous consulte pas lorsqu'il s'agit de déclarer la guerre ou d'y mettre fin, ou dans les questions générales d'administration de l'empire. Nous devrions attacher d'autant plus d'importance à nos obligations morales envers nous-mêmes et envers l'empire.

5. Nos obligations de citoyens du Canada et le respect que nous nous devons à nous-mêmes nous défendent de nous engager et d'engager nos enfants dans des guerres qui dans leurs origines, leur direction et leur conclusion, ne relèvent aucunement de nous. Y prendre part, c'est forfaire à notre devoir de Canadiens.

6. Quelques-unes des guerres faites par l'Angleterre et dont nous avons encore le souvenir, ont été entreprises pour des motifs d'une justice assez douteuse, et cette circonstance nous impose le devoir de bien peser dans tous les cas les motifs et les raisons des guerres de la Grande-Bretagne avant de nous engager à y prendre part. Pour citer un quotidien de Toronto: "Le peuple canadien fort et intelligent ne veut se battre que pour une juste cause".

7. La puissance que l'on redoute aujourd'hui, c'est l'Allemagne. Une guerre entre l'Angle-

terre et l'Allemagne serait le plus grand crime et la plus grande folie des temps modernes. Le vainqueur, aussi bien que le vaincu, serait humilié et frappé d'impuissance dans une mesure presque irrémédiable, et il mériterait la malédiction des peuples affligés par la guerre, malédiction qui ne lui serait pas ménagée.

8. Si l'Angleterre et l'Allemagne se font la guerre, toutes deux seront également à blâmer, parce que, abstraction faite de toutes autres considérations, les principes d'humanité et de tolérance n'y seront pour rien ou n'y seront que pour fort peu de chose, bien que ces deux pays aient été les principaux guides de l'humanité dans les voies de la civilisation chrétienne. Le Canada ne devrait pas pousser à une telle guerre en intervenant pour ainsi dire à un moment où les passions nationales ne sont qu'à demi apaisées.

9. Ce que l'Angleterre a surtout besoin de recevoir du Canada, ce ne sont pas des navires et de l'argent, mais des conseils respectueux, amicaux, et peut-être de graves avertissements. En ce moment, la meilleure manière dont nous puissions "penser impérialement" c'est en tenant compte de la panique obsédante qui se produit chez elle et des autres manifestations d'emportement et de faiblesse nationale, que ni les munitions ni les navires de guerre ne pourront corriger. Les pires ennemis de l'Angleterre ne sont pas ses concurrents armés. Ses ennemis sont dans sa propre maison. Si un Isaïe moderne se présentait en Angleterre, il pourrait lui dire: "Toute la tête est malade et tout le cœur est faible". Des millions d'Anglais sont hors d'état de travailler pour leur pays de la tête, de la main ou du cœur, et cela dans une grande mesure par suite des conditions économiques et sociales déterminées par ceux mêmes qui réclament le plus énergiquement une vigoureuse politique étrangère. La question la plus urgente pour l'Angleterre n'est pas tant de savoir qui va combattre pour elle, mais qui va travailler pour elle.

10. Apparemment le Canada est prédestiné plus que tous les autres pays à prêcher à l'humanité, la paix et la bonne volonté. Si nous devons coopérer régulièrement aux armements et aux dépenses de l'Angleterre pour le maintien de son armée et de sa marine, nos pensées et nos préoccupations vont être tournées d'habitude vers la guerre, nous jalouserons les autres nations et nous serons pleins de méfiance à leur égard; la démocratie la plus promettante qui se voit développée dans le cours des âges sera détournée des occupations pacifiques, notre pays se recommandera moins aux émigrants des pays de l'ancien continent obérés par la guerre.

11. C'est l'Allemagne que l'on prétend être aujourd'hui l'ennemie de l'Angleterre. Naguère, c'était la France qu'on qualifiait ainsi. Les prétendus ennemis de l'Angleterre seront-ils toujours les nôtres? Sommes-nous condamnés à ne réfléchir que mécaniquement, automatiquement, et à bâtons rompus? Efforçons-nous de voir clair et de penser clairement et nettement sur les problèmes les plus profonds et les plus importants découlant de nos relations avec l'empire et le reste du monde.

12. C'est dans un moment de panique en Angleterre que la résolution primitive du parlement anglais a été adoptée. Depuis on a été quelque peu à même de réfléchir. Comme nous ne sommes pas encore engagés à construire des navires de guerre, la question devrait être examinée plus froidement à la lumière des changements qui se sont produits. Les arguments dont se servent les avocats de la construction immédiate d'une flotte canadienne consistent surtout en généralités traditionnelles, et sont de nature à flatter les préjugés de notre population plutôt qu'ils ne se recommandent à leur intelligence et à leur raison. Ils ne tiennent guère compte des leçons du passé et des problèmes de l'avenir, circonstance qui s'explique peut-être par la substitution d'un programme de violence mortifère aux doctrines de tolérance et aux moyens de conciliation. On traite le Canada en enfant capricieux, peu développé, et non pas en homme, en homme pratique surtout. Que le peuple qui aura à solder la note et à supporter le fardeau d'un programme militariste national, soit mis à même de résoudre la question pour son propre compte après calme et mûre réflexion.

Votre respectueux,

J. F. McCURDY.

8 avenue Prince-Arthur, Toronto, 11 novembre.

Le "Weekly Sun" de Toronto vient de publier:

Ce serait un scandale que deux cents et quelques hommes, élus dans un moment où personne ne pensait pas même à cette question, prissent sur eux de lier à jamais les mains de sept millions d'hommes.

Le journal "The United Canada" d'Ottawa vient de publier:

Sous l'empire de la crainte et de la panique, un gouvernement faible et vieilli, lie criminellement un grand pays à une politique de corruption et de vénalité à l'intérieur, de folie à l'extérieur.

Je viens de citer, monsieur l'Orateur, non les paroles des Français de Québec, mais de gens de Toronto et d'Ottawa, et moi de Québec j'ai le droit de répéter, ces paroles et de les approuver et je les approuve. Je félicite spécialement le professeur McCurdy qui a fait un acte de courage et qui parle patriotisme canadien et non pas seulement sentimentalisme envers la Grande-Bretagne.

J'ai donné ma manière de voir sur l'obligation du Canada de contribuer à la défense de l'empire et je me crois être en bonne compagnie. J'ajouterai que dans un cas d'urgence bien caractérisé, dans une guerre défensive et non de conquête, chaque cas devant être apprécié suivant les circonstances, je serais disposé à accorder à la mère patrie une aide substantielle, sans poser de principe pour l'avenir. C'est ce qui a été fait par le passé.

Mais autant l'on tient à faire inscrire par le Parlement dans nos statuts, une obligation envers l'empire pour l'avenir, autant je m'oppose à l'insertion et à la sanction de ce principe, sans au préalable consulter le peuple.

Nous ne voulons pas de solidarité dans les guerres de l'empire. Nous ne voulons pas du militarisme qui fait la ruine des

pays européens. Nous sommes disposés à défendre notre immense pays de manière à soulager l'empire de ce fardeau, dans la mesure de nos forces et de nos besoins, au fur et à mesure que la chose se fera sentir.

Nous avons déjà un budget militaire de 7 millions. Nous avons besoin de notre argent pour développer notre pays et le peuple, et, nous mettre en état, quand l'occasion viendra, tout en espérant que l'Angleterre n'en aura jamais besoin, de lui fournir une aide substantielle et de recevoir, chez nous, ceux de ses enfants qui veulent fuir le militarisme et le paupérisme.

Le Canada pourvoit à sa défense et n'est pas un fardeau pour l'empire et ne l'a pas été depuis plusieurs années.

Il a un service de bateaux côtiers qui a été jugé suffisant puisque l'Angleterre a retiré depuis 1870 ses escadres de l'Atlantique et du Pacifique, retirant également ses garnisons des stations navales d'Halifax et d'Esquimault, qui sont défendues et gardées par nos soldats, laissant ainsi le Canada sans autre défense que la sienne propre.

L'on a cité sir Charles Tupper au cours de ce débat, je le citerai moi aussi, mais je citerai sir Charles Tupper de 1893, quand il était dans la force de l'âge, quand il était simplement Canadien, avant qu'il ne fut devenu "jingo" et le Tupper que je cite disait à Winnipeg le 22 septembre 1893 ce que je vais lire:

Nota.—Nous ajoutons quelques passages du discours de sir Charles Tupper, traduits du "Free Press" de Winnipeg, 22 septembre 1893.

Je nie que nous soyons un fardeau pour l'empire. Si, demain, le Canada entrait dans l'union américaine, l'Angleterre n'en serait pas moins obligée de garder tout son effectif de terre et de mer. Bien plus, pour garantir la stabilité de son prestige, il lui faudrait augmenter cet effectif. Si cet immense continent devenait inaccessible à ses navires, comme il le serait dans les circonstances que je viens de signaler; s'il leur était impossible d'y aborder, ne fut-ce que pour y prendre une tonne de charbon, bien loin de se trouver en meilleure condition, l'Angleterre n'en serait que plus faible. Sa puissance sur le Pacifique, ses possessions dans la Chine et dans l'Inde seraient mises en danger et son prestige comme nation subirait une très grave atteinte. Si le Canada cessait de lui appartenir, non moins pour le service diplomatique, pour la marine et pour l'armée, mais elle se verrait même dans l'obligation d'ajouter aux impôts qui pèsent aujourd'hui sur son peuple. Donc, je nie que nous soyons pour elle un fardeau. Non, l'Angleterre ne dépense pas, dans tout le Dominion, une seule livre sterling à l'avantage des Canadiens.

Je n'ai plus qu'un mot à dire au sujet de la défense de l'empire. On demande: "Mais pourquoi donc le Canada ne ferait-il pas servir ses propres ressources à la défense de l'empire, lui qui possède une marine marchande si considérable, dont il couvre toutes les mers?" A cela je réponds que le Canada, sous ce rapport, fait absolument son devoir. Personne ne tient plus que moi à ce que s'exécute l'obligation, indiscutable pour tout sujet britannique, de contribuer au maintien de la défense de l'empire. Or, quelle partie d'une fortification a-t-on coutume de protéger, sinon la plus faible? Ce point faible, où est-il? En Angleterre, dans la Royaume-Uni, ou au Canada, ou en Australie? Personne ne niera que si l'Angleterre était aux prises avec une des grandes puissances, l'ennemi dût tout d'abord l'attaquer du côté où il la croirait le plus faible; c'est pourquoi, si l'on désire vraiment développer la force de résistance de l'empire et prévenir l'invasion, on doit s'occuper surtout du Canada.

En vérité, il faut être ignorant des faits pour soutenir que cette colonie ne contribue en rien à la défense de l'empire; à tout événement, je prierais ceux qui tiennent ce langage de vouloir bien jeter un regard sur quelques pages de ces livres si intéressants qu'on appelle les livres bleus.

Puis il a fait la nomenclature des grands travaux publics exécutés au Canada: le chemin de fer canadien du Pacifique, les canaux, etc.

Mais on pourrait me répondre que ce n'est pas dans ce but, mais dans un but de commerce qu'on a exécuté tous ces travaux. Mais alors, notre prétention n'en est que mieux motivée; ce qui importe surtout au point de vue de la défense de cette colonie, une des plus considérables de tout l'empire, c'est qu'on réussisse à la peupler. Tout en étant de la nature d'une entreprise commerciale, ce chemin de fer transporte dans ce futur grenier du monde de vaillants colons qui, venus non seulement de la Grande-Bretagne, mais de la Scandinavie, de l'Allemagne et de l'Islande, défendront avec autant de courage que les Canadiens eux-mêmes les institutions de leur patrie d'adoption.

N'est-ce pas là contribuer à la défense de l'empire? Et quelle meilleure manière d'y contribuer que de dépenser, tous les ans, dix millions de dollars pour des fins qui importent autant au Canada qu'à l'Angleterre? Tout ce qu'il me reste à vous dire, c'est que je devais saisir cette occasion—la seule que j'aie eue en ce pays—de traiter cette question de fédération impériale, et de signaler l'erreur trompeuse où tombent, d'après moi, ceux qui prétendent asseoir l'unité de l'empire sur une base qui doit plutôt servir à son effondrement qu'à la garantie de sa stabilité.

M. Balfour lui-même a déjà déclaré que lors même que les colonies de l'Angleterre lui seraient enlevées, elle ne saurait se passer d'un seul de ses bateaux. La défense du Canada n'a jamais obligé l'Angleterre à bâtir un seul bateau de plus, pour sa flotte ni à dépenser un sou de plus pour son budget militaire et naval. Le Canada n'a pas d'ennemi et ne saurait, pour d'ici à longtemps, en avoir d'autre que les Etats-Unis, et l'Angleterre n'entrera jamais en guerre avec les Etats-Unis pour nous. Pour régler nos différends avec nos voisins, elle nous prêtera bien ses diplomates, comme par le passé, mais jamais ses bateaux de guerre.

S'il est humiliant d'accepter la doctrine Monroe, l'on ne prétendra toujours pas qu'il faille perdre tout l'avantage de notre position géographique, et que cette position géographique ne vaut pas mieux que celle de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, sous le rapport de la défense du Canada.

Si l'on bâtissait le canal de la baie Georgienne, si l'on se mettait en mesure de fournir au peuple anglais nos blés de l'Ouest à deux et trois cents meilleur marché, le minot, ne rendrions-nous pas un service plus signalé à l'Angleterre que par la construction de cette flotte de guerre?

Monsieur l'Orateur, que les temps sont changés! Les anciens de cette Chambre me disent qu'autrefois il n'était guère possible de discuter cette question de l'impérialisme, pas même en sa partie la plus anodine, comme l'impérialisme commercial, sans s'exposer à parler dans le désert devant des banquettes vides. Aujourd'hui on discute avec ardeur l'impérialisme militaire le plus absolu. Monsieur l'Orateur, avant de nous demander l'impérialisme militaire on aurait dû commencer par nous accorder auparavant l'impérialisme commercial. Mais nous en sommes loin de cet impérialisme commercial; car celui que nous avons aujourd'hui n'est qu'un impérialisme commercial *ex parte* où le Canada concède et donne, sans rien recevoir en retour.

Nous avons fait à l'Angleterre des faveurs commerciales, en accordant à ses marchandises sur nos marchés des droits de préférence sur pareilles marchandises des autres pays. Et la mère patrie, pour plaire à ses commerçants et à ses éleveurs de bétail et les protéger, tout en prêchant contre la protection, pour les protéger dis-je contre la concurrence du Canada, persiste à laisser subsister le "British embargo", sur notre bétail canadien, au risque de le diffamer et de faire croire à l'univers que notre bétail canadien venant de l'Ouest, le pays le plus sec, le plus salubre du monde, est contaminé et atteint de maladies dangereuses. Encore une fois nos hommes d'Etat Canadiens, Sandfield Macdonald, Alex. Mackenzie, sir Georges-Etienne Cartier que l'on a tant vilipendé de l'autre côté de cette Chambre, et sur lequel on s'appuie pour faire passer la présente loi, et sir John A. Macdonald, ont toujours repoussé cette doctrine impérialiste, spécialement en 1863 et 1885. Et il est plus que probable que si, en 1899, sir A. Macdonald avait été au timon des affaires en ce pays, nos milices canadiennes n'auraient pas été combattre au Sud-Africain. Nous sommes partie intégrale de l'empire, mais est-ce que cela nous autorise à nous immiscer et à nous ingérer dans toutes les affaires de l'empire? Mais vraiment, je crois que là où l'on tient à nous immiscer, c'est plutôt dans les guerres que dans les affaires de l'empire.

Il y a quelques années, ce Parlement avait adopté une résolution de sympathie pour la cause irlandaise et le Home rule, qui a été communiquée au Parlement de la Grande-Bretagne. L'on nous a répondu poliment de nous mêler de nos affaires, et aujourd'hui l'on trouverait à redire, si nous songions un peu à nous occuper de nos propres affaires.

Si nous sommes appelés à supporter avec le peuple anglais une part dans la défense des Iles-Britanniques que l'on appelle le cœur de l'empire, il est évident que notre lot, notre tâche sera plus lourde que celle des Anglais des îles. Notre condition économique est différente. Leur pays est tout fait et organisé, ils n'ont qu'à vivre et à se défendre. Ici au Canada tout reste à faire, à créer, à organiser. Vont-ils nous aider dans cette œuvre? Oui, peut-être en nous prêtant de l'argent. Alors, s'ils sont assez riches pour nous prêter de l'argent, ils n'ont pas besoin de nous pour les défendre.

Mais l'on dit: "Cette politique était devant le public depuis longtemps". Quel sans gêne, quelle audace, j'allais dire quel cynisme. Mais qui donc, monsieur l'Orateur, aurait mis devant le pays cette politique de guerre et cette marine de guerre depuis longtemps? Serait-ce donc l'honorable ministre de la Marine qui, comme un nouveau Saint-Jean-Baptiste, aurait préparé les voies à cette politique de guerre? Quand il disait sur le parquet de cette Chambre le 22 avril 1896: hansard, session 1896, volume 2, page 6171.

Monsieur le Président, je ne saurais laisser passer la proposition maintenant devant nous, sans protester d'une manière énergique contre son adoption. Le Gouvernement nous demande un crédit d'un million de dollars pour l'achat de fusils. On prétend qu'on a besoin de ce million pour payer une certaine dette contractée envers le gouvernement anglais; dette qui aurait été contractée au cours de la présente session.

Eh bien, monsieur le Président, je regrette d'apprendre que dans le cas actuel le Gouvernement a acheté ces fusils de l'Angleterre, non pas d'un particulier, non pas d'une compagnie particulière, mais qu'il a acheté ces armes du gouvernement anglais et que ce gouvernement nous demande de lui en rembourser le coût. Est-ce là la protection promise par l'Angleterre au Canada? Est-ce là la position qui nous est faite comme colonie? Je crois que nous aurions raison de nous attendre à toute autre chose de la part de l'Angleterre....

On demande au parlement de dépenser cette somme d'un million de dollars, lorsque notre dette s'élève à au delà de trois cents millions. Je crois que cette dette est suffisamment forte, et qu'il nous est inutile de faire de la poli-

tique de jingo, et augmentant par là même la dette du pays de quelques millions, sans pouvoir justifier d'une manière sérieuse cette dépense. Je ne crois pas que cette dépense soit requise dans les circonstances, et pour ma part je suis énergiquement opposé à ce que l'on vote une somme comme celle que l'on nous demande maintenant.

Et les élections de 1896 se sont faites, dans la province de Québec, sur cette question, en soulevant tous les préjugés possibles, contre les ministres conservateurs, qui avaient cru dépenser une somme de trois millions pour armer nos milices et organiser la défense du Canada. Et les plus chauds et les plus zélés, dans cette campagne de préjugés, étaient le ministre de la Marine et quelques amis que je ne nommerai pas parce qu'ils ont reçu leur récompense, en montant, les uns sur le banc, et les autres par d'autres situations lucratives. L'organe de ces messieurs, l'"Electeur" de Québec qui a été remplacé, depuis par le "Soleil", publiait entre autres choses ce que je vais lire, avec l'approbation et à la joie de tous ces messieurs grands pacifistes du temps, qui aujourd'hui ne craignent pas de jeter le pays dans des dépenses d'au delà de quinze millions pour des bateaux de guerre, des canons et des fusils. L'"Electeur" père du "Soleil" disait donc:

Pourquoi ces armements?—Pourquoi se battre pour l'Angleterre?

" Pourquoi donc tous ces armements, si nous ne sommes pas pour avoir de guerre?"

" Et pourquoi se battre pour l'Angleterre?

" Les électeurs devront se rappeler que ces gros et grands chefs, qui sont toujours anxieux de se montrer plus patriotes que les autres, plus loyaux que les autres, et prêts à nous lancer dans les guerres pour le bénéfice des autres, ne seront pas ceux qui supporteront le fardeau.

" Ces carabines, ces canons, ce sont les électeurs qui les manœuvreront. On vous considère bons pour faire de la chair à canon. Les Tupper, les Angers, les Taillon, seront dans leurs bureaux de ministres, d'où ils nous enverront à la mort, la joie dans le cœur, le verre de champagne à la main. Encore une fois, pourquoi tous ces fusils, ces baïonnettes, si ces bons Tupper et compagnie ne méditent pas quelque mauvais coup de main.

" L'on enverra vos enfants en Afrique en Asie, d'où ils ne reviendront jamais.

" Si vous votez pour les candidats bleus, vous approuvez tous ces préparatifs de guerre. Est-ce que le gouvernement vient à notre secours lorsqu'un malheur vous frappe, soit par les ravages de l'inondation ou d'un incendie? Et l'on a dépensé trois millions de dollars pour des fusils.

" Votez pour Laurier et ses candidats si vous voulez voir votre pays jouir de la même tranquillité et ne pas vous exposer à partir un de ces bons matins pour d'autres pays, laissant en arrière de vous vos femmes, vos enfants et tout ce qui vous est cher."

O mânes de l'"Electeur"! O mânes d'Ernest Pacaud! Comme elles ont dû tressaillir, au fond de la tombe, lors du départ des Canadiens pour l'Afrique, non à la demande de ceux qu'il dénonçait en 1896, mais par la volonté suprême du très honorable premier ministre qu'il admirait, qu'il adorait. Comme elles doivent tressaillir aujourd'hui, à l'idée de cette danse sinistre des millions, que ce premier ministre organise et prépare pour doter et charger le pays de ces canons, de ces engins de guerre, de meurtres et de destruction que redoutait tant jadis, le patriote et bouillant Pacaud.

O mânes des Dorion, des Laflamme, des Joly, des Mercier, des Marchand et des Fréchette, comme elles doivent être tentées de crier d'outre tombe, aux messieurs de l'autre côté de cette Chambre: "Vous dénigrez, vous souillez la mémoire de Papineau, dans votre organe, le "Canada", de Papineau notre père à tous que nous avons aimé et porté aux nues, Papineau le fondateur du parti rouge dans le Bas-Canada, et ce, aux seules fins d'atteindre le petit-fils, parce qu'il n'a pas voulu sacrifier à l'opportunisme, parce qu'il a eu le courage de rester ferme et conséquent avec les traditions du parti et de conserver le franc parler d'autrefois.

M. TALBOT: C'est le député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) qui a attaqué Papineau.

M. NANTEL: Vous exaltez maintenant Cartier que nous avons ensemble vilipendé et méprisé, aux seules fins d'appuyer votre loi de la marine, sur sa loi de la milice que vous dénaturez. Vous adorez ce que vous avez brûlé, et vous brûlez ce que vous avez adoré.

Serait-ce le très honorable premier ministre qui aurait préparé les voies à cette politique, et l'aurait mise devant le pays, quand dans cette Chambre, le 15 avril 1902, il disait les paroles suivantes:

Ce serait un véritable suicide pour le pays que de se lancer dans le gouffre des dépenses où les nations européennes, y compris l'Angleterre, ont été entraînées par les besoins d'armements formidables. Quelle est la situation respective de la Grande-Bretagne et du Canada? La Grande-Bretagne est l'une des premières nations de l'univers, la première peut-être sous plusieurs rapports, le centre du plus puissant empire de nos jours, du plus grand empire depuis la chute de l'empire romain. Par là même, elle est obligée de maintenir une nombreuse armée permanente. La Chambre sait combien la nécessité d'entretenir une armée permanente a toujours répugné au peuple anglais, comment celui-ci s'est toujours révolté à cette idée, mais il a dû se plier aux exigences de la situation et entretenir constamment une armée sur pied. La plus grande partie du budget de l'Angleterre est dévorée par les dépenses navales et militaires et l'honorable député voudrait nous mettre dans une pareille position et nous faire partager ces dépenses! Toute autre est la situation du Canada. C'est un immense pays ayant une population de cinq millions et

un tiers d'habitants disséminés sur une étendue de 3,000 milles de l'Est à l'Ouest. Quels sont les plus lourds articles de son budget? Les travaux publics, la colonisation, la construction de voies ferrées et le creusement des ports et des voies de transport. Voilà le champ où doit s'exercer notre activité, et ce serait un crime de détourner une partie des deniers nécessaires à l'accomplissement de ces travaux pour acheter des canons, des fusils et des munitions de guerre.

Mais, ici il faut être de bon compte. le "Canada", de Montréal, journal qui ne voit que par l'œil du premier ministre, qui agit au signe de son doigt, reproche dans son numéro du 17 février courant au "Devoir", le journal de M. Bourassa, de ne pas citer intégralement, le discours du très honorable premier ministre, en cette circonstance et spécialement d'omettre cette partie de ces paroles que je lis:

Certes, il nous faut améliorer notre milice et nous nous préparons à la mettre sur un pied d'efficacité, nous devons prendre soin de notre propre défense, mais il y a toute la différence du monde entre ces projets de défense de notre territoire et le gigantesque plan qui hante le cerveau de l'honorable député.

Et aussi de ne pas parler non plus du mémoire que le premier ministre présentait à Londres quelques mois après et qui conclut en ces termes:

Actuellement les frais que fait le Canada, pour la défense du pays sont restreints à l'armée de terre; le gouvernement canadien est exposé à faire des frais également en vue de l'organisation d'une marine.

Monsieur l'Orateur, en prononçant ces paroles que je viens de citer et du discours et du mémoire en question, paroles qui, après tout, n'ont trait qu'à la défense du Canada, le premier ministre a-t-il déclaré qu'il se proposait de les mettre à exécution à courte échéance, une date prochaine et qu'elle ferait partie de son programme aux élections suivantes, soit de 1904 ou de 1908? A-t-il insinué que la marine de guerre serait mise à la disposition de l'empire en temps de guerre? Non, jamais, ni en 1904, ni en 1908, un traître mot n'a été dit en ce sens-là. Mais dans l'intervalle, en 1907, il disait et son ministre de la Marine disait, commençons par le ministre de la Marine:

Conférence coloniale 1907, page 487, 8 mai 1907:

M. BRODEUR: On a discuté dans les années passées pour décider si nous devrions fournir une contribution directe quelconque à la marine anglaise. Je dois dire qu'à ce sujet il n'y a qu'une opinion au Canada, et si c'était nécessaire, je pourrais citer des extraits d'un article écrit par sir Charles Tupper, qui est certainement l'un des hommes les plus compétents au Canada à parler sur cette question. Peut-être pourrai-je vous répéter ce qu'il a dit à ce sujet: "Il est bien connu que dès le commencement j'ai été d'avis que les intérêts du Canada et les meilleurs intérêts de l'empire étaient opposés à une demande de contribution coloniale pour la marine impériale", et, "je soutiens que le Canada a rempli son devoir de la façon la plus propre à servir les intérêts impériaux", de sorte que cela montre que les deux partis au Canada s'accordent sur la politique suivie depuis quelques années. Il ajoutait aussi dans cet article que "le Canada protège ses pêcheries avec ses propres croiseurs".

9 mai 1907, page 47, résolution du docteur Smart:

Que cette conférence reconnaissant l'importance des services rendus à la marine à la défense de l'empire ainsi qu'à la protection de son commerce, et l'importance suprême de continuer à maintenir la marine dans le meilleur état de valeur possible, considère qu'il est du devoir des possessions au delà des mers de fournir telle contribution à la marine que pourront déterminer leurs législatures locales —ces contributions devant être sous forme d'une marine de défense locale ou tels autres services et de telle manière qu'il sera convenu après consultation avec l'amirauté et qui conviendra le mieux à leurs états différents.

Page 548:

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette de dire qu'en ce qui concerne le Canada nous ne pouvons pas approuver cette résolution. J'ai déjà déclaré il y a quelques années, que nous avions assez à faire sous ce rapport dans notre pays avant de nous engager à accéder à une demande générale. Le gouvernement du Canada a fait beaucoup sous ce rapport. Nos actes n'ont pas été compris, mais je suis heureux de voir que le premier lord de l'amirauté a admis que nous avions fait beaucoup plus qu'il croyait tout d'abord. Il est impossible, dans mon humble opinion, d'avoir une politique uniforme dans cette question; la disproportion est trop grande entre la mère patrie (il faut se rappeler qu'elle n'a pas de travaux publics à exécuter) tandis que dans la plupart des colonies, et certainement dans le Canada, nous sommes obligés de nous taxer jusqu'à la limite extrême de nos ressources pour développer notre pays, et nous ne pourrions pas contribuer ou entreprendre de faire plus que nous n'avons fait dans le passé sous ce rapport.

Pour ma part, si la motion est mise aux voix, je devrai voter contre son adoption.

Et la résolution du docteur Smart tombait à l'eau devant l'hostilité du premier ministre du Canada. Et au retour du premier ministre au pays, ses organes criaient qu'il avait sauvé le Canada et l'autonomie canadienne.

Il est donc évident que cette politique n'était pas devant le pays, et n'avait pas l'adhésion du premier, ni aux élections de 1904, ni aux élections de 1908; que ni lui, ni ses ministres ne songeaient à la faire accepter par le Parlement, non parce qu'ils n'en ont pas soufflé un seul mot pendant les élections de 1904-1908. Non, parce qu'ils y étaient opposés, dans le temps. Bien mieux, je dirai que la position prise par le premier ministre, sur cette question, à la conférence impériale de 1907, a été, pour bonne partie, la cause de son succès dans

la province de Québec aux élections de 1908.

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

Reprise de la séance.

M. NANTEL: Monsieur l'Orateur, jusqu'au moment de l'envoi des troupes dans le Sud-Africain, en 1899, le premier ministre avait été antiimpérialiste effectivement, pour tout de bon, comme nos hommes publics canadiens l'avaient été avant lui, sans distinction de parti. En 1899, après avoir refusé formellement, il consent, il cède, il abat pavillon, disant néanmoins qu'il n'entend pas poser de principe, ni créer de précédent. Depuis, il s'est prononcé, en maintes circonstances, contre la participation aux guerres de l'empire.

M. A. M. BEAUPARLANT: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

M. NANTEL: Certainement.

M. BEAUPARLANT: L'honorable député considère-t-il que la question de la marine que nous sommes à discuter maintenant est la plus importante qui se soit présentée dans la politique canadienne depuis 1902?

M. NANTEL: Je l'admets.

M. BEAUPARLANT: L'honorable député approuve-t-il l'attitude prise par l'honorable premier ministre aux conférences tenues à Londres en 1902 et en 1907?

M. NANTEL: La politique du premier ministre en 1902 et 1907 en ce qui concerne la marine a été approuvée parce qu'elle était conforme à celle suivie par tous nos hommes d'Etat.

M. BEAUPARLANT: Si l'attitude de l'honorable premier ministre aux conférences de 1902 et 1907 a reçu l'approbation de l'honorable député, et si la question de la marine est la plus importante qui se soit présentée dans la politique canadienne depuis cette époque, je demanderai à l'honorable député si, en 1908, il s'est présenté comme candidat prêt à soutenir le Gouvernement, ou bien s'il s'est déclaré prêt à le combattre.

M. NANTEL: L'honorable député sait bien que je n'étais pas le candidat ni du premier ministre, ni du Gouvernement, et que si je l'avais été, je ne serais pas de ce côté-ci de la Chambre. Je ne sais, en vérité, que répondre à une pareille question, et je me demande si mon honorable ami sait à quoi il veut en venir.

M. BEAUPARLANT: Vous vous êtes fait élire pour combattre le premier ministre dont vous approuviez l'attitude.

M. NANTEL: L'honorable premier ministre m'a combattu lors de mon élection. Il est même venu à Sainte-Thérèse, et ailleurs il était fort bien représenté par ses amis.

Mon honorable ami de Saint-Hyacinthe sait fort bien que l'on n'a pas dit un seul mot de cette question de la marine, ni aux élections de 1904, ni aux élections de 1908.

En 1902 et en 1907, comme je l'ai dit tantôt, il s'était montré antiimpérialiste effectivement et pour tout de bon. Mais comme il avait cédé en 1899, il cède en 1910.

Monsieur l'Orateur, autrefois, quand le très honorable premier ministre siégeait de ce côté-ci de la Chambre, il se plaisait dans les grands débats de 1880 et 1884, sur la question du Pacifique-Canadien, à faire intervenir, sans cesse, son fameux magicien, dont les menées diaboliques étaient pour lui la seule explication de la conduite politique des hommes du temps qu'il combattait.

M. GERVAIS: Quel magicien?

M. NANTEL: Attendez un peu. Vous allez en entendre parler.

Ainsi en 1880, le 21 septembre, il disait:

> Comme le magicien, dont parle la légende qui voyait sa vie continuellement exposée aux griffes et aux morsures de l'étrange progéniture qu'il avait élevée, il a créé un monstre qui le menace continuellement de sa propre destruction.....Ils nous ont appris à considérer que le Gouvernement était comme ce serviteur dont parle l'Ecriture, qui venait quand on l'appelait et se rendait où on voulait l'envoyer.

En 1884, l'honorable premier ministre faisait encore intervenir son magicien. "1884, hansard, page 441, volume 1" et il disait:

> Nous ne pouvons voir d'autres raisons que celle-ci: que le Gouverneur est aujourd'hui contrôlé par un pouvoir plus puissant que le sien. Il est comme le magicien d'autrefois, qui par ses incantations, avait donné la vie à un monstre qui le fit ensuite son esclave et finit par le tuer. Le Gouvernement est entre les mains de la compagnie, à laquelle il doit obéir. Tout comme le serviteur de l'Ecriture à qui son maître disait: Va; et il allait; viens; et il venait.

J'ai cru, monsieur l'Orateur, citer ces paroles, ne serait-ce que pour rappeler au très honorable premier ministre des souvenirs d'antan, et lui faire comprendre comme il était sans merci pour ses adversaires jadis. Et, monsieur l'Orateur, puissent ces esprits malins, ces magiciens, ces diablotins laisser en paix nos hommes publics aujourd'hui, et ne pas circuler sans cesse autour d'eux, dans l'atmosphère qu'ils respirent. C'est un vœu que je formule, et, fasse le ciel que je sois exaucé.

Cette importante question inspire à nos amis de l'autre côté, de l'inquiétude sur le sort de la province de Québec, et leur fait verser des larmes, des larmes de crocodile.

Ils craignent que par son attitude, cette province, ne provoque autour d'elle l'isolement. Vraiment ces messieurs sont devenus scrupuleux et bien sages. La crainte est le commencement de la sagesse, ils n'ont pas toujours eu cette réserve ni ces scrupules dans l'affaire des écoles du Manitoba, sur la question Riel, lorsque le premier ministre était disposé à épauler son grand fusil de 37, dans toutes les élections de 1896 à 1908 inclusivement; lorsqu'ils exploitaient tous les préjugés de race et de religion, criaient sans cesse aux électeurs: Votez pour un Canadien français, un des nôtres, un catholique, cela vaut mieux qu'un protestant orangiste. Monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis en terminant de dire à ces messieurs: Vous avez semé le vent, vous méritez de récolter la tempête.

A défaut de principe, vive l'opportunisme!

M. WILSON: Avant que l'honorable député reprenne son siège, je désire lui poser une question.

M. NANTEL: Parfaitement.

M. WILSON: Est-ce que l'honorable député de Terrebonne entend suivre le chef de l'opposition (M. Borden) aux prochaines élections?

M. NANTEL: Je dirai à l'honorable député de Laval que de ce côté (la gauche), nous avons le droit de différer de nos chefs. Nous avons des opinions à nous. Nous tenons plus aux principes qu'à l'opportunisme.

M. CYRIAS ROY (Montmagny) (texte): Monsieur l'Orateur, à cette phase avancée de la discussion sur le projet de loi devant la Chambre, on ne s'attend pas, j'espère, que je relève les différents points du discours de l'honorable député de Terrebonne (M. Nantel), qui vient de reprendre son siège, à l'appui du sous-amendement du député de Jacques-Cartier (M. Monk). Cependant, je ne voudrais pas laisser croire que les arguments, ou prétendus arguments, qu'il a apportés sont irréfutables, voilà pourquoi je me permettrai d'en relever quelques-uns.

L'honorable député,—j'en ai pris note—, a commencé par dire qu'il était en faveur d'une marine destinée à la défense de nos côtes, mais non d'une marine destinée à être sous le contrôle de l'Angleterre. Cette déclaration me paraît avoir été faite pour les électeurs de la province de Québec, mais alors il me semble qu'au lieu d'arriver à la conclusion à laquelle il en est venu, d'appuyer le sous-amendement, il devrait plutôt voter en faveur du bill maintenant soumis à cette Chambre, car ce bill pourvoit précisément à ce que le gouvernement exerce le contrôle nécessaire sur cette marine canadienne.

Je vais passer rapidement sur les diverses notes que j'ai prises du discours de l'honorable député de Terrebonne.

L'honorable député a dit que, pour lui, la proposition soumise par son chef (M. R. L. Borden) aurait moins de conséquences graves s'il était adopté, que si le projet de loi était voté. Pourtant, il vient de déclarer qu'il est en faveur d'une marine canadienne. Or, nous savons tous que le bill pourvoit à la création d'une marine canadienne, tandis que l'honorable chef de l'opposition prétend, par son amendement, que le projet de loi ne va pas assez loin. Donc, première contradiction que je vois dans le discours de l'honorable député de Terrebonne.

Je continue. L'honorable député prétend qu'en vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, cette Chambre n'a pas le droit d'organiser une marine pour la défense de l'empire, mais seulement pour la défense du Canada. L'honorable député est avocat et il me semble qu'il suffira simplement de quelques explications pour démontrer que l'honorable député—qu'il me pardonne de dire ce mot—n'est pas sérieux.

L'acte de l'Amérique britannique du Nord a été passé pour définir les pouvoirs respectifs du gouvernement du Canada et de chacune des provinces formant la Confédération. Si, comme le prétend l'honorable député, il y a une disposition dans le bill à l'effet que la marine canadienne devra servir sous la marine impériale, c'est là un don que nous faisons, et il n'y a aucune disposition dans la constitution qui aille à dire que nous n'avons pas le droit de faire un don à l'Angleterre; il n'y a aucune clause à cet effet-là.

M. PAQUET (L'Islet) (texte): Si mon honorable ami croit que nous faisons un don à l'Angleterre en créant une flotte qui devra prendre part aux guerres de l'empire, il doit approuver en même temps la contribution en argent, sans poser le principe de l'impérialisme. Trouve-t-il que l'on pose le principe de l'impérialisme en accordant un don à l'Angleterre par une contribution en argent?

M. ROY: Je réponds immédiatement: non, et si je dis que c'est un don, c'est que je répète les arguments du député de Terrebonne, dont je veux relever les contradictions.

Maintenant, toujours d'après lui, si la clause 18 était enlevée, le bill serait bien meilleur. Mais alors il prétend que le projet serait prématuré. C'est précisément, il me semble, cette clause 18 qui protège les droits que l'honorable député veut conserver à la province de Québec, car il est dit que le gouvernement se réserve le droit d'envoyer la marine quand il le voudra.

Une grande partie du discours du député de Terrebonne a été faite pour démontrer que le leader du Gouvernement et tous ceux qui l'appuient sont des impérialistes. Je crois que ses remarques doivent s'appliquer plutôt à ceux qui siègent de son côté.

En parlant d'impérialisme et en accusant les membres du parti libéral d'être impérialistes, je crois que l'honorable député n'a fait que résumer et répéter ce qu'il avait cru entendre de la part des membres du parti avec lesquels il siège.

Il a prononcé les mots : " No taxation without representation ". Eh bien, est-ce un argument à employer à l'encontre de ce projet de loi? Le bill qui est soumis—s'il est adopté—aura pour effet de nous engager à construire une marine canadienne, mais à nos dépens. Nous sommes les représentants du peuple ici, et nous avons le droit de décider si nous construirons à nos dépens une marine canadienne.

L'argument: " no taxation without representation " n'a donc pas son application ici. Le peuple est reprséenté dans cette Chambre, et nous avons le droit de décider si nous permettrons au gouvernement de construire une marine.

J'ai bien d'autres notes encore, mais je ne veux pas, en les suivant toutes, prolonger trop mes remarques. Du reste, l'honorable député va trouver—s'il n'est pas trop difficile—dans la suite de mon discours, une ample réponse aux arguments qu'il a amenés devant cette Chambre.

Le projet de loi maintenant discuté, a été rencontré par deux amendements proposés par l'opposition. Je voudrais démontrer à cette Chambre qu'aucun d'eux n'est de nature à amender, et pour cela je me baserai sur les allégations contenues dans ces amendements et sur certains passages des discours prononcés à leur appui. Je crois pouvoir prouver que tout n'est que contradiction dans ces prétendus amendements, que leurs conclusions ne découlent pas des prémises posées et que leurs proposeurs n'ont pas parlé en hommes d'affaires, mais que leur unique but était de se créer une popularité.

Mais avant cela, monsieur l'Orateur, vous me permettrez de relever certaines critiques, de réfuter certaines accusations lancées gratuitement et de la manière la plus impérieuse contre les députés libéraux de cette Chambre et spécialement contre ceux de la province de Québec, par les néanmoins appelés honorables députés de Toronto-nord, de Jacques-Cartier, de Frontenac et autres députés. Ces champions de patriotisme, de la sincérité et de toutes les vertus ont mis en doute notre patriotisme et notre sincérité; ils ont déclaré que notre adhésion au projet ministériel ne pouvait être expliqué que par des promesses de faveurs personnelles et de faveurs pour les comtés que nous représentons, que notre opinion ne pouvait être libre. Le représentant de Toronto-nord a été jusqu'à dire, pardonnez-lui cette expression digne de lui, et pardonnez-moi de la répéter, il a dit que nous n'avions que la fidélité du chien qui aboie lorsqu'il s'agit de défendre son maître. Monsieur l'Orateur, on ne s'attarde pas à relever de telles expressions, on les laisse dans les sales profondeurs dans lesquelles celui qui s'en est servi, a voulu descendre pour les y aller puiser.

L'honorable député de Jacques-Cartier, lui, en outre de notre manque de patriotisme et de sincérité, nous accuse de traiter d'une manière enfantine le présent projet. Lui plutôt se conduit comme un enfant en se servant d'une telle expression avant qu'aucun député de Québec n'ait encore émis son opinion devant cette Chambre.

Monsieur l'Orateur, bien qu'encore jeune député dans cette Chambre et peut-être parce que je suis jeune député et ai besoin d'établir ma réputation ici, je lui renvoie cette injure lancée gratuitement à la face de ses confrères de Québec. Nous nous rappelons l'histoire de notre jeune Canada aussi bien qu'il affirme se la rappeler. Nos ancêtres ont combattu pour la revendication de leurs droits, c'est vrai, mais l'évangile de récriminations qu'il a prêché dans son discours n'est pas en faveur auprès des Canadiens français dans ce pays.

Des administrateurs qui ont méconnu nos aspirations ont voulu persister à ne pas reconnaître nos droits, mais il nous a été donné de constater plus tard que le gouvernement anglais après avoir été bien mis au courant de la situation qui existait, a reconnu nos droits. Est-il de bonne tactique dans les circonstances où se trouve la province de Québec par rapport aux autres provinces, au moment où tous nous reconnaissons jouir dans cette Confédération d'une liberté presque sans limites, de déterrer la hache de guerre et de faire appel uniquement aux Canadiens français, comme l'honorable député de Jacques-Cartier l'a fait? Ne vaut-il pas mieux au lieu de vouloir promouvoir uniquement les intérêts d'un parti politique, d'envisager cette question, tant Canadiens français que Canadien anglais, au point de vue des affaires, au point de vue des intérêts canadiens et à celui d'une loyauté et d'un esprit de justice bien compris. Avant d'être appelé à représenter mes constituants dans cette Chambre, j'avais entendu dans ma province des discours du genre de celui qu'a fait l'honorable député, son nouveau compagnon d'armes en fait encore,—je veux faire allusion à celui bien connu de cette Chambre, qui a passé pour marcher sur les eaux, mais qui, tout de même, descend souvent au terre à terre des expressions qui lui sont propres pour arriver au triomphe de ses idées,—et je m'étais fait l'idée que les

Canadiens anglais nous étaient antipathiques. Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de déclarer que j'ai maintenant une autre opinion de nos concitoyens de langue différente de la nôtre. Je ne veux pas parler de l'honorable député de Toronto-nord ni de celui de Frontenac, mais j'ai remarqué qu'ici, nous Canadiens français de Québec, pouvions obtenir justice en faisant appel à l'esprit de droiture qui caractérise l'élément canadien anglais.

Mais, monsieur l'Orateur, il me faut remplir ma promesse. J'ai dit en commençant que je voulais disséquer les amendements soumis afin de constater si après un examen approfondi et impartial, ils contiennent quelque chose de bon. A tout seigneur tout honneur; je commencerai par celui du chef de la loyale opposition de Sa Majesté.

Je prends les premiers mots de l'amendement: "Les propositions du Gouvernement ne sont pas en harmonie avec les recommandations de l'amirauté." Je n'admets pas cette assertion, mais je la suppose fondée pour un moment et alors je conclus que s'il faut suivre les recommandations de l'amirauté, pourquoi alors cette consultation du peuple que l'honorable chef du parti conservateur demande dans le but évident d'amadouer un autre chef qui passe pour être celui des nombreux députés conservateurs de Québec. Mais je ne la crois pas fondée cette assertion, et entre autres preuves déjà produites devant cette Chambre par d'autres que moi, j'ajoute celle-ci tirée du mémorandum lui-même de l'amirauté anglaise (paragraphe marqué 3, page 32 du procès-verbal des séances de la conférence impériale, document parlementaire numéro 29.) On lit ce qui suit:

Les possessions d'outre-mer occupent chacune une position différente des autres, elles sont parvenues à des phases différentes de développement: leur position géographique les a soumises à des tensions intérieures et extérieures variant en nature et en intensité.

Pour une de ces possessions, une contribution en argent ou en matériel peut être la forme la plus acceptable de prendre part à la défense impériale. Une autre peut être prête à jeter les fondements d'une marine locale qu'elle mettra à la disposition de la couronne en temps de guerre. Une troisième peut aussi favoriser les intérêts de l'empire en se chargeant de certains services locaux, non directement d'un caractère naval, mais qui soulageraient tout de même le trésor impérial.

En outre, que voit-on dans le résumé du résultat des séances de la conférence, quant à ce qui concerne le Canada? Après que les représentants canadiens eussent déclaré qu'ils pouvaient présenter deux plans dont l'un entraînant une dépense annuelle de £600,000, l'amirauté suggéra après discussion, je cite textuellement:

Que le gouvernement canadien pourrait créer une flotte de croiseurs et de contre-torpilleurs comprenant quatre croiseurs de la classe perfectionnée Bristol, un croiseur de la classe Boadicea et six contre-torpilleurs de rivière de la classe perfectionnée.

Voici l'opinion et la suggestion de l'amirauté, et elle a été acceptée par le gouvernement du Canada. Alors toute prétention que le Gouvernement ne s'est pas rendu au désir de l'amirauté est futile et nullement fondée. Beaucoup d'autres détails ont été discutés et finalement le tout a été "convenu unanimement". Je cite le rapport des décisions de la conférence:

Je continue à lire l'amendement :

En raison de ce que lesdites propositions confèrent au Gouvernement le pouvoir d'empêcher les forces du Canada d'agir conjointement avec celles de l'empire en temps de guerre, elles ne sont pas judicieuse et présentent des dangers.

Moi aussi j'ai toujours compris que c'était pour lorsque l'empire ou quelqu'une des colonies serait en guerre, que l'amirauté désirait que les colonies lui fournissent une aide quelconque. C'est pour cela que le bill dit "en temps critique" ou bien "en cas de guerre", c'est-à-dire qu'au lieu d'empêcher les forces navales canadiennes d'agir comme le prétend l'amendement, le bill pourvoit à ce que ces forces puissent être envoyées. Entre parenthèse, vous voyez n'est-ce pas, monsieur l'Orateur, dans cette partie d'amendement une belle réponse à faire à la prétention de ceux qui, conjointement avec le chef d'opposition travaillent contre la passation de ce projet de loi, de ces orateurs et journaux qui dans Québec et ailleurs pour le besoin d'une cause autre que celle de remplir un devoir font des dissertations à n'en plus finir au sujet des mots "shall" et "may" ou "peut" et "doit". Lui le chef d'opposition prétend que le Gouvernement peut empêcher les forces navales d'agir, tandis que le contraire est affirmé dans Québec N'importe, tous les moyens sont bons pour ces gens-là.

"Dispositions pas judicieuses" dit encore l'amendement. L'honorable chef de l'opposition doute-t-il de son propre jugement et de celui de tous les membres de cette Chambre ou bien du jugement de ceux qui nous succèderont en ne voulant pas laisser au Parlement la discrétion que le Gouvernement veut lui donner.

"Ces mêmes dispositions présentent des dangers". Il m'a toujours semblé que la création d'une marine était de nature à préserver du danger. C'est là l'opinion de l'amirauté si ce n'est pas celle de l'honorable chef de l'opposition. D'ailleurs c'est aussi son opinion, puisque dans une autre partie de son amendement, la seule condition qu'il exige avant la discussion d'un projet de marine permanent, c'est de consulter le pays. Il ne voudrait pas, je suppose, présenter au peuple une mesure qui présenterait des dangers.

L'amendement ajoute:

Le projet n'assure pas l'unité d'organisation et d'action sans laquelle il ne peut exister de coopération effective dans les efforts communs pour la défense de l'empire.

En prétendant cela, le promoteur de l'amendement semble ignorer l'article 48 du bill qui dit:

La loi dite: "The Naval discipline Act, 1866" et les lois qui la modifient rendues par le Parlement du Royaume-Uni, ainsi que les règlements et instructions dits: "King's Regulations and Admiralty instructions" s'appliquent au service de la marine et ont la même force de loi que s'ils faisaient partie de la présente loi.

Si les règles de discipline, les règlements et avis de l'amirauté font partie de nos lois, est-on sérieux en prétendant que cette loi n'assure pas l'unité d'organisation et qu'il ne peut exister de coopération élective.

Chose curieuse, l'année dernière, l'honorable chef de l'opposition, suivi de tout le parti qu'il dirige, même l'honorable député de Jacques-Cartier, donnait son concours et son appui à une résolution disant que "la Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien".

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien.

Voici cette année un bill qui pourvoit à cette organisation, il n'en veut plus. Il voulait approuver cordialement, il n'approuve plus du tout. Il était prêt à faire toutes les dépenses nécessaires; il ne veut plus en faire pour cet objet. Il n'y avait pas besoin alors de plébiscite; cette année, il en faut absolument un, mais quand? Il ne le dit pas; pourtant suivant lui "les nécessités de l'empire sont imminentes" Mais voici qui surpasse tout; lorsqu'il fait son discours, le Gouvernement suivant lui, ne va pas assez loin, et quand il écrit son amendement, il ne pense pas même à suggérer la création de la marine qu'il entend avoir. Pour faire plaisir à ses amis de Jacques-Cartier et de Terrebonne, il veut consulter le peuple, mais sur quel projet? Je ne voudrais pas dire qu'il ne sait pas ce qu'il dit, mais je puis bien dire qu'il ne sait pas ce qu'il veut, et l'honorable ministre de la Milice avait bien raison de nous expliquer pourquoi ce changement d'opinion et cet embarras sont survenus dans l'esprit de l'honorable chef d'opposition.

Nous voilà rendus au dernier paragraphe de son amendement. "Entre temps", c'est-à-dire d'ici à ce que l'honorable chef soit bien sûr de lui, "le meilleur moyen de satisfaire au devoir immédiat du Canada" immédiat, cela veut dire, à plus tard les affaires sérieuses, "et de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire", voici le moment sublime, "ce moyen c'est de mettre à la disposition des autorités impériales une somme suffisante pour construire ou acheter deux Dreadnought". Allons-y maintenant, nous avons vu tantôt qu'il ne voulait pas employer une petite partie de nos revenus annuels pour organiser une marine canadienne; il est prêt maintenant à emprunter 25 millions, non pas pour être dépensés en Canada, comme le Gouvernement le désire, mais pour en faire cadeau à l'Angleterre. Avez-vous remarqué, monsieur l'Orateur, que le mot Dreadnought n'est mis vers la fin de cet amendement qu'évidemment pour contenter les extrémités de son parti qui ne rêvent que Dreadnought. Quant à lui personnellement, il ne tient pas à en avoir, puisqu'à la fin de son amendement il dit "laisser à l'amirauté la latitude complète de dépenser la somme qu'il offre, à tels moments", il n'est donc plus certain que ça presse, que "les nécessités sont imminentes" et "pour telles fins de défense navale", pour n'importe quelles fins, ça lui est égal, il a oublié que cet argent était offert pour des Dreadnought, "pour telles fins" ai-je lu, "qu'à son avis pourront le mieux contribuer à augmenter la force de l'empire".

Oui l'union fait la force, mais tous les députés oppositionnistes n'ont pas dû se réunir pour donner de la force à un amendement aussi incolore.

Tous les honorables députés conservateurs qui ont parlé, ont déclaré qu'ils appuieraient l'amendement proposé par leur chef. Qu'ils me permettent de leur dire qu'ils ne sont pas fiers. On ne peut pas leur dire qu'ils sont poussés à en agir ainsi par l'appât des promesses et des faveurs ministérielles, mais ce qu'on peut leur dire, c'est qu'ils sont de chauds partisans, chauds d'une chaleur que rien ne peut calmer. pas même un sentiment du cœur ni un souffle de leur intelligence.

Mais j'ai dit aussi que j'essaierais à démontrer que l'honorable député de Jacques-Cartier n'a pas été plus heureux que son chef dans l'exposé de ses vues.

Pour lui, le projet de loi "en lui-même", je cite ses paroles, "à l'exception de l'article 18, ne présente pas de détails frappants; c'est le prolongement de la législation que nous avions déjà dans nos statuts depuis que la mère patrie nous a demandé d'assumer notre propre responsabilité du fardeau de sa défense". Ailleurs il dit qu'il lui est "impossible de saisir et de bien comprendre cette politique que l'honorable premier ministre ne lui a pas expliquée"; et plus loin, dit-il: "Il s'agit d'une politique tout à fait nouvelle, différente à tous égards de toute politique proposée auparavant et dont le sens réel et la véritable portée ont été jusqu'à ce jour cachés au public".

Quels amas de contradictions!...Comment croire après tout cela que l'intelligent député de Jacques-Cartier, le proposeur d'un

amendement à un projet de loi dont il ne connait pas la portée, est bien sûr de son affaire? Il n'y a pas dans ce bill de "détails frappants" et néanmoins l'article 18 le frappe. Le bill ne lui a pas été expliqué, il ne le comprend pas, et cependant il affirme qu'il contient une politique tout à fait nouvelle. Elle ne peut être nouvelle, la législation projetée, si, comme il le dit, elle n'est "que le prolongement de celle que nous avions déjà dans nos statuts".

L'honorable député veut cependant essayer de démontrer que cette politique est nouvelle et pour cela il cite des extraits de journaux.

Comme il s'agit d'interpréter non ce que disent les journaux, mais ce que dit le bill, je citerai plutôt quelques extraits du discours de l'honorable M. Asquith, à la fin de la conférence de 1909, que l'honorable député a cité lui-même. Voici ce que disait l'honorable premier ministre d'Angleterre:

Cette conférence était d'un caractère purement consultatif, et son résultat est un plan pour pouvoir rapidement combiner les troupes en une armée impériale-homogène, tout en conservant l'autonomie de chaque possession britannique, et si ces possessions désiraient prendre part à la défense de l'empire dans une circonstance réellement critique. Relativement au Canada, on a considéré que la création d'une unité de flotte ne convenait pas, que suivant le montant d'argent disponible il devait débuter par des croiseurs et des torpilleurs.

Ce sont ces décisions de la conférence impériale qui sont incorporées dans le bill. Il n'y a rien de nouveau dans cela, ça toujours été la politique du parti libéral; protection de notre autonomie, mais loyauté envers l'empire.

L'honorable député voudrait par son sous-amendement, que le peuple fût consulté. Pense-t-il qu'il a changé d'opinion depuis 1908? Il a été consulté lorsqu'il s'est agi de décider la construction du Transcontinental et on se souvient de sa réponse.

Un député n'est pas ici seulement pour voter des amendements aux lois; son mandat est suffisant pour voter de nouvelles lois et s'il fallait faire des élections chaque fois qu'il y a une question nouvelle à décider, nous serions continuellement en élections. Est-il nécessaire d'un plébiscite pour demander au peuple s'il consent à ce que le Gouvernement consulte le Parlement lorsqu'il surviendra une guerre dans l'empire. Le Gouvernement ne fait que ce que la Chambre, l'année dernière, par un vote unanime, et cela sans plébiscite, a décidé qu'il fasse. Le peuple, nous connaissons son opinion aussi bien que vous messieurs les oppositionnistes pro forma, et nous n'avons pas constaté qu'il ait manifesté le besoin d'être consulté, pas plus que celui des autres possessions anglaises.

Pour mettre encore le public sous l'impression qu'il y a politique nouvelle, l'honorable député affirme dans son discours que les délégués canadiens lors de la conférence de 1909, ont approuvé complètement ce qui a trait à la défense navale.

Son chef politique lui, prétend qu'ils ne se sont pas rendus au désir de l'amirauté. Tous deux affirment une fausseté; l'honorable député de Jacques-Cartier ne tente pas même de prouver son assertion. Mais pour essayer de faire croire que nos délégués ont complètement plié devant les exigences anglaises, il cite toutes les conditions exigées des colonies qui consentent à établir une unité de flotte.

L'honorable député a fait une dissertation au sujet du mot "suzerain" dont s'est servi un jour l'honorable premier ministre, et cela pour "indiquer à la province de Québec, dit-il, ce qui se cache derrière la mesure du Gouvernement". Qu'il y ait eu erreur ou non dans cette expression, l'emploi de ce mot ne peut changer dans les termes du bill actuel et les décisions de la conférence impériale. Les délégués de chaque colonie ont été convoqués pour être consultés au sujet des intentions de la colonie qu'ils repésentaient; les engagements pris par ces délégués devaient être soumis à l'approbation des parlements respectifs de chaque colonie, et dans le projet actuel, nous voyons dans le fameux article 18, que l'honorable député semble vouloir critiquer les mots "le Gouverneur en conseil peut". Si le projet actuel est passé, ce n'est pas en conformité à un ordre du souverain ou du suzerain, comme on voudra, mais ce sera la mise à effet d'un désir du souverain. représenté par ses ministres. C'est un pacte ou une convention que les deux parties doivent respecter. Qui promet, s'oblige, après acceptation, mais ne s'oblige pas à plus que ce qu'il a promis. La colonie qui aura stipulé qu'elle pourra faire quelque chose ne pourra être forcée à faire autre chose, à moins d'une rupture de relations entre cette colonie et l'empire. En vertu de notre constitution, le souverain peut désavouer nos lois, mais ne peut en modifier les termes. A la face de ces principes incontestables, elles sont illégales, nulles et d'aucune validité les trois conclusions auxquelles l'honorable député de Jacques-Cartier croit pouvoir arriver dans son discours, et qu'il faut signaler à l'attention publique, pour ne pas laisser propager ces erreurs, savoir que: 1. Nous serons plus étroitement liés par la politique étrangère du gouvernement anglais, pour cette raison que nous nous engageons à appuyer par la force, l'action extérieure de l'empire. 2. Si le projet émis par le congrès de la défense impériale est approuvé par nous, nous serons tenus de prendre part comme belligérants à toutes les guerres de l'empire. 3. Nous devenons solidaires de la Grande-Bretagne, à l'égard de

ses engagements envers les nations étrangères."

En résumé, l'honorable député ne s'appuie sur rien, pour conclure que nous contractions l'engagement de prendre part à toutes les guerres dans lesquelles l'Angleterre pourra être concernée, puisque c'est le contraire qui est édicté par la clause 18 du bill. Mettons donc de côté comme de la phrasiologie inutile tous les exemples cités par l'honorable député où nous serions exposés à entrer en guerre, et sa déclaration qu'explicitement " nous garantissons l'intégrité de l'empire."

L'honorable député de Jacques-Cartier, insiste sur la déclaration du très honorable premier ministre à l'effet que " lorsque la Grande-Bretagne est en guerre, le Canada l'est aussi." Oui, et il n'y avait pas besoin du projet de loi actuel pour que cette déclaration eut sa raison d'être. Le gouvernement d'un pays a le droit d'exploiter toutes les ressources de ses colonies sans entrer toutefois dans les limites de leur constitution, si elles en ont une. Une colonie est sous la domination du pays auquel elle appartient. Mais à part cela, une colonie qui bénéficie de la protection, du prestige et de la générosité administrative d'une nation qui la domine, ne doit-elle pas, dans son propre intérêt et pour des raisons que seul un cœur reconnaissant peut connaître, mettre tous ses moyens à la disposition de sa bienfaitrice? En ce sens, il est vrai de dire que le Canada comme toutes les autres possessions anglaises sont en guerre lorsque la Grande-Bretagne l'est elle-même. Lorsqu'il s'agit de remplir un devoir, qu'il soit dicté par la reconnaissance ou par l'intérêt, ou par les deux ensembles, les députés de cette Chambre sont tenus de le remplir. Il n'est pas besoin de consultation des électeurs à cet effet; au contraire, nos électeurs nous blâmeraient si nous déclarions ne pas être prêts à remplir ce devoir, surtout lorsqu'il est décrété que notre marine ne sera utilisée que si nous le voulons " si en temps critique le Gouverneur en conseil veut mettre la marine à la disposition de Sa Majesté."

A l'appui encore de la même prétention que nous serons pour toujours liés, l'honorable député cite le " Sun," d'Ontario, où il est dit que " Si le peuple canadien est tenu de porter la responsabilité de la politique anglaise, son attention va se détourner de plus en plus de la politique canadienne pour ne s'occuper que de l'Angleterre." Si c'était le cas, cela ferait un effet sur beaucoup de nos amis conservateurs qui sont trop partisans. Du reste c'est une injure gratuite lancée aux électeurs de Québec et des autres provinces, d'affirmer que l'instruction n'est pas assez répandue et que le peuple, sans s'en apercevoir, se laissera guider par d'autres intérêts que ceux qui lui sont chers.

Un autre passage du même journal cité par l'honorable député : " Il existe un plan conférant au Gouvernement le pouvoir d'envoyer les forces de terre en dehors des frontières du Canada partout où les autorités centrales voudront les appeler ". L'honorable député est pourtant bien au courant de la politique canadienne; où a-t-il découvert ce plan? S'il existe, pourquoi avant aujourd'hui ne l'a-t-il pas dénoncé au peuple ? Non, c'est une affirmation gratuite et c'est toujours la même question qui se soulève; s'il existe un plan, avant qu'il soit mis à exécution, il faut l'assentiment du Gouvernement et du Parlement. En outre, notre loi de milice dit le contraire quant à nos forces de terre.

Autre mauvaise raison: " Nous n'avons ni contrôle ni représentation au parlement anglais qui fait et défait les guerres et régit nos destinées ". Alors si nous étions représentés au parlement anglais, il serait en faveur de la mesure du Gouvernement. Mais lui qui ne veut prendre aucune part aux guerres de l'empire, sera-t-il dans une meilleure position, si nous avons quatre ou cinq représentants dans le grand parlement impérial? Pense-t-il qu'ils pourront arriver à un meilleur résultat que s'ils étaient ici dans cette Chambre des communes convoqués par le Gouverneur en conseil pour aviser sur l'à-propos de participer à une certaine guerre?

Dans une autre partie de son discours, l'honorable député admet: " que le Canada est obligé de pourvoir à sa propre défense et qu'il importe qu'il remplisse ce devoir ". Alors le voilà en faveur du présent projet de loi. Le Canada fait face à deux océans. Peut-il se préparer à une défense effective contre l'ennemi sans se créer une marine canadienne?

L'honorable député mentionne ensuite le nom de sir Georges-Etienne Cartier pour démontrer que les anciens chefs conservateurs n'ont toujours eu en vue dans la création d'une marine que la seule défense du Canada. Encore une preuve que ce n'est pas une question nouvelle cette création d'une marine canadienne. L'invocation du souvenir de ce grand chef conservateur est la condamnation de l'honorable député. M. Cartier n'a pas jugé nécessaire de demander au peuple une autorisation spéciale lorsqu'il a présenté en Chambre pour la première fois son projet de la milice. Tout d'abord, il ne s'est pas trouvé d'accord avec les sympathies de la majorité dans sa province, mais invoquant à la fois l'intérêt de la défense du pays et la reconnaissance que le Canada devait à l'Angleterre, il a fini par faire accepter ses idées. Pour arriver à la réalisation de son but il n'a pas craint lui, d'exposer des arguments qui pouvaient l'être dans n'importe quelle province. S'il vivait encore, il ne serait pas l'homme à dissimuler ses

idées en réclamant un plébiscite. Il dirait, vu l'augmentation de nos ressources, que le temps est arrivé de créer une marine canadienne destinée à notre protection et à procurer, à titre de reconnaissance comme il le disait de son vivant, tout le secours nécessaire à l'Angleterre, en cas de besoin.

L'honorable député cite encore dans son discours une réponse du cabinet canadien en 1862, faite à une proposition du duc de Newcastle relative à un effectif militaire à être fourni. Les principes consacrés dans cette réponse d'un ancien cabinet canadien sont justement ceux énoncés dans le projet actuel, et l'honorable député de Jacques-Cartier me permettra de présenter en son nom cette réponse à son chef, son leader . L'honorable député ne s'y objectera pas, puisqu'il dit lui-même dans son discours que " tout le mémoire du cabinet canadien est rempli de protestations contre l'application du principe que les forces navales et militaires du Canada devraient être contrôlées par un pouvoir autre que la législature qui les a établies ".

L'honorable député se lance ensuite dans une dissertation sur la manière d'agir dans le passé du gouvernement anglais dans la confection des traités regardant le Canada. Il a peut-être raison de se plaindre que nous n'avons pas toujours eu justice, et c'est pour cela probablement que grâce au travail persistant de mon éminent chef, nous avons obtenu une liberté presque complète dans la confection des traités qui regardent notre commerce. Mais pourquoi une telle digression lorsqu'il s'agissait seulement pour lui de démontrer, ce qu'il n'a pas fait, qu'il fallait un plébiscite avant d'entamer la discussion du présent projet. Toute cette énumération ne peut que servir à nous démontrer son érudition, mais non pas qu'il sache que lorsqu'on demande quelque chose, il faut en prouver l'utilité.

Nous retrouverions encore beaucoup de semblables contradictions si nous prenions le temps de disséquer tout ce que nos adversaires ont dit sur cette question de marine. Mais assez pour moi et pour vous, monsieur l'Orateur, et tous les honorables députés de cette Chambre qui êtes obligés de m'écouter.

Monsieur l'Orateur, je me résume. Bien que Canadien d'origine française, je ne suis pas moins disposé, de même que tous mes compatriotes de même origine, à faire pour la mère patrie tout ce que la condition et les ressources du pays nous permettent de faire. L'empire n'est pas actuellement en guerre; si ce malheur arrivait avant que notre marine fût complètement construite et équipée, ce sera alors le temps pour le parlement canadien de décider du montant ou de la nature des secours qu'il nous plaira d'envoyer à la mère patrie.

M. CYRIAS ROY.

Certains journaux oppositionnistes et certains chefs oppositionnistes tentent de créer une fausse impression sur l'opinion publique au sujet de la loyauté et de la manière de comprendre leurs devoirs des Canadiens français. Il est de toute importance que la position que nous croyons devoir prendre soit bien établie. En réponse au désir de l'amirauté anglaise, nous croyons que nous devons nous préparer à augmenter notre part du fardeau des charges de l'empire, en proportion avec nos ressources. Mais contrairement à ce qu'on veut faire croire aux électeurs de la province de Québec, nous n'entendons pas nous lancer dans le militarisme. Ils trompent sciemment le public ces rhéteurs sans responsabilité qui prétendent que la politique du Gouvernement va nous entraîner dans des dépenses qui nuiront au progrès de nos entreprises publiques. Avec notre revenu actuel de 100 millions, l'honorable ministre des Finances l'a déclaré, il y aura moyen, sans contracter d'emprunt, de pourvoir à la construction de notre marine en même temps qu'au développement de nos ressources.

Mais ce que le Gouvernement ne veut pas c'est de renoncer au régime du gouvernement responsable au peuple, et de gouvernement autonome dont nous jouissons, en abdiquant le droit d'exercer tout contrôle à l'avenir sur la flotte qui sera construite avec nos propres deniers.

Pourquoi ce zèle intempestif de désirer mettre notre flotte sous le contrôle de l'empire, même en temps de paix, lorsqu'on constate que dans un mémoire de l'état-major général lui-même, il est dit: " Que c'est le devoir de chaque partie autonome de l'empire de pourvoir autant que possible à la sécurité de son propre territoire ".

On va jusqu'à répandre le mensonge dans nos comtés canadiens français qu'en consentant à construire une flotte, le Gouvernement oblige par là même tous les habitants en état de porter les armes à aller prendre part à toutes les guerres de l'empire. En face d'une telle absurdité, nous sommes bien obligés de dire, pour rétablir les faits, qu'il n'y aura que ceux qui auront voulu prendre un engagement dans la marine, qui devront partir en guerre, si le gouvernement d'alors et le Parlement en décident ainsi.

Monsieur l'Orateur, inutile de dire que je voterai contre les fameux amendements et en faveur du projet de loi du Gouvernement.

M. J. W. CROTHERS (Elgin-ouest): Toutes les paroles, toute l'énergie, tout l'argent qui se dépensent encore dans le monde pour la guerre et les préparatifs de guerre sont autant de preuves que l'humanité n'est pas complètement sortie de la barbarie. Si de

pareilles conditions et autres semblables existent encore dix-neuf siècles après la venue du Prince de la paix, c'est que le mouvement ascensionnel de l'humanité est excessivement lent. On peut voir par cette réflexion que je ne suis pas de ceux qui considère que la guerre et les préparatifs de guerre ne sont pas, par eux-mêmes, des choses essentielles au bonheur du Canada ou de tout autre pays.

Mais, bien que tous les hommes bien pensant déplorent les horreurs de la guerre et les maux qu'entraînent les préparatifs de guerre, il nous faut cependant nous conformer aux conditions existantes et accepter courageusement un moindre mal pour en éviter un plus grand. Il y a en effet de plus grands maux que la guerre et les préparatifs de guerre. La maxime "si vis pacem para bellum" n'est pas dénué de tout fondement. Il y a quelques mois, le Japon lançait un grand navire de guerre et un ministre de ce pays déclarait que ce navire servirait à maintenir la paix dans l'extrême Orient. Au même moment, on libérait une pleine cage de pigeons blancs, emblêmes de la paix.

M. Roosevelt, quand il était président des Etats-Unis, disait: "Je salue avec joie la construction d'une marine américaine. Si à l'heure présente nous contribuons puissamment au maintien de la paix, c'est que nous ne craignons pas la guerre." Il y a à peine quelques mois, le roi d'Angleterre disait à Liverpool que le plus sûr garant de la paix était une complète préparation à la guerre.

Examinons un peu les conditions qui nous concernent d'une manière plus immédiate. Il y a cent cinquante ans, le Canada devenait une partie de l'empire britannique et il me semble que la première question que nous devons nous poser est celle-ci: Désirons-nous que le Canada continue à faire partie de l'empire britannique? Considérons-nous comme précieux les privilèges et les avantages de faire partie de cet empire? L'empire britannique mérite-t-il d'être maintenu?

Si à ces questions nous donnons une réponse affirmative, nous sommes des impérialistes; si nous répondons négativement, nous sommes des séparatistes, et quand le premier ministre de ce pays, en déposant ce projet de loi devant la Chambre, déclarait qu'il ne se donnait ni comme un impérialiste ni comme un anti-impérialiste, il émettait une impossibilité. Il est ou impérialiste ou séparatiste; il n'y a pas de moyen terme.

Je répète qu'il y a cent cinquante ans le Canada devenait partie de l'empire britannique qui comprend aujourd'hui le Royaume-Uni, les quatre grandes nations autonomes du Canada, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et du Sud-Africain, ainsi que de nombreuses possessions disséminées sur tous les points du globe, et séparées de la mère patrie et les uns des autres par des milliers de milles. La mer est la voie publique mondiale qui relie les diverses parties de cet empire, et le maintien et l'intégrité de l'empire reposent sur la sécurité de cette grande voie publique.

Depuis deux cent cinquante ans, depuis le jour où la flotte hollandaise est venue défier la flotte anglaise dans la Tamise, l'Angleterre est maîtresse des mers. En 1801, la Russie, la Suède et le Danemark, devant Copenhague, ont vainement tenté de lui enlever cette maîtrise. En 1805, la France et l'Espagne, à Trafalgar, l'ont tenté en vain.

Pour que le Canada continue à faire partie de l'empire, il faut que l'Angleterre conserve sa suprématie maritime.

Tout près du Royaume-Uni, il y a un grand pays qui depuis cinquante ans a accompli plus de progrès et acquis plus de puissance que tout autre pays de l'Europe—l'empire allemand. Le peuple allemand est un grand peuple, un peuple intelligent, un peuple moral, un peuple instruit, un peuple industrieux ; et l'empire compte soixante-cinq millions de sujets et sa population augmente à raison d'un million par année; il possède une armée de quatre millions de soldats qui peuvent être mobilisés en quelques heures.

Un seul obstacle se dresse entre l'ambition de l'empereur allemand et la souveraineté de l'Europe, et cet obstacle, c'est la marine anglaise. Avec une population de 65 millions, qui augmente à raison d'un million par année, et un territoire entièrement occupé, il faut que l'Allemagne trouve un débouché pour son excédent de population, sous peine d'étouffer. Où iront ces immigrants? L'empereur veut que les Allemands qui émigrent aillent dans des endroits où ils continueront à être sujets allemands; c'est-à-dire, qu'il faut à l'Allemagne des colonies. Où les trouvera-t-elle? Quelles sont ces colonies qu'elle désire posséder? Ce sont les colonies anglaises.

En 1900, l'Allemagne entreprit la construction d'une marine et dans le préambule de la loi décrétant la construction d'une marine, il était dit:

> L'Allemagne doit avoir une marine de guerre tellement forte qu'une guerre avec elle, même pour la plus forte puissance maritime, soit accompagnée de dangers tels que la position de ce pays soit en péril.

"Même pour la plus forte puissance maritime"—est-il besoin de lire entre les lignes? Quel est le "plus grand pouvoir maritime"? C'est l'Angleterre. Ainsi, dans le préambule de la loi navale, les Allemands déclarent qu'il faut créer une marine supérieure à la marine anglaise. Pourquoi? Peut-on avancer une raison à la construction de la flotte allemande, si ce n'est pour contes-

ter à l'Angleterre la suprématie maritime? L'Allemagne n'a pas besoin de cette marine de guerre pour protéger ses côtes et l'Angleterre est le seul pays au monde qui puisse inspirer à l'Allemagne le désir de posséder une flotte comme celle qu'elle a décidé de construire.

Pour moi, il est de toute évidence que le but de l'Allemagne est d'avoir une flotte supérieure à la flotte anglaise, pour lui disputer l'empire des mers. Si elle réussissait, si l'amiral allemand revenait vainqueur de la mer du Nord où le conflit aurait inévitablement lieu, ce serait la fin de l'empire britannique tel qu'il est actuellement constitué. Il ne peut y avoir le moindre doute sur ce point.

Les Allemands se sont mis systématiquement à l'œuvre et ont entrepris de faire comprendre au peuple la nécessité de posséder une puissante marine de guerre. Comment s'y prennent-ils? Ils construisent un navire et lui donnent le nom d'une ville de l'intérieur. Celui qui me vient à l'idée dans le moment, a reçu le nom de "Nuremberg". Le Gouvernement a fait faire un modèle de ce navire et l'a expédié à Nuremberg, en Bavière, à 300 milles de la mer. Ce modèle a été exhibé à l'hôtel de ville et le public a été invité à l'examiner. Les citoyens y sont allés par centaines et se sont dit: "C'est notre navire; c'est le "Nuremberg." C'est par de semblables moyens qu'on inculque au peuple allemand le désir de posséder la plus puissante marine du monde. Dans quel but? Dans le but de disputer à l'Angleterre l'empire des mers; il ne peut y en avoir d'autre.

Certains orateurs se sont donné beaucoup de mal pour démontrer qu'il n'y a pas lieu de s'alarmer. On a cité quantité d'articles de journaux, originaux ou reproductions, écrits en Angleterre, pendant l'excitation de la campagne électorale. Un honorable député a donné lecture d'une lettre écrite par quelqu'un qui a fait un séjour de quelques semaines dans le Sud-Africain. Un autre a cité ce qu'il prétendait être la copie d'un télégramme envoyé d'Angleterre par un inconnu.

Nous savons quel cas il convient de faire de ces déclarations écrites dans l'effervescence des luttes électorales et publiées par les organes de l'un ou de l'autre parti. Il faut accepter ces déclarations avec beaucoup de réserve, et c'est pour cette raison que je ne citerai pas d'articles de journaux, écrits pendant la campagne électorale, mais je rapporterai les paroles prononcées par des hommes d'Etat occupant des positions pleines de responsabilité, dans la chambre des communes anglaises, bien avant l'ouverture de la campagne électorale. Les paroles de sir Edward Grey, ministre des affaires étrangères, que je vais citer, se trouvent dans le hansard anglais du 9 mars 1909, page 50:

M. CROTHERS.

Par un exposé vrai, juste et raisonnable de notre position, nous désirons, non remporter la victoire, mais obtenir votre confiance. Permettez-moi de passer la situation en revue, en me plaçant à ce point de vue. Premièrement, la Chambre et le pays, ont raison d'estimer que la situation est grave. Le programme naval de l'Allemagne, introduit ici un nouvel état de choses. Que ce programme soit mis à exécution, rapidement ou lentement, sa seule existance crée une situation nouvelle. Quand ce programme aura été rempli, l'Allemagne, un grand pays, peu éloigné de nos côtes, possédera une flotte de trente-trois Dreadnought. Cette flotte serait la plus puissante que le monde eût jamais vue... Ceci nous impose l'obligation de reconstruire entièrement notre flotte.

Réfléchissons un instant. L'Allemagne se propose de construire trente-trois Dreadnought. Un pays avec lequel elle est intimement alliée possède huit Dreadnought. Si les hostilités éclataient entre l'Allemagne et l'Angleterre, l'Autriche se rangerait du côté de l'Allemagne, et c'est pourquoi l'Angleterre est obligée de refaire sa marine, d'avoir au moins cinquante Dreadnought—les navires par excellence des flottes futures—pour faire face au programme de l'Allemagne.

Qu'est-ce que cela suppose? Chaque Dreadnought coûte environ $10,000,000 et les autres navires de moindre dimensions qui l'accompagnent coûtent aussi environ $10,000,000. Cinquante Dreadnought et leur complément, à $20,000,000 chacun, coûteront $1,000,000,000. Voilà ce qu'il en coûtera à l'Angleterre pour reconstruire sa flotte. Et pourquoi la flotte anglaise sera-t-elle reconstruite? Non pas dans le but égoïste de défendre les Iles-Britanniques, comme l'ont prétendu certains membres de cette Chambre, mais pour protéger également les parties les plus éloignées de l'empire. L'Angleterre devra dépenser un milliard de dollars pour protéger le Canada en même temps que les Iles-Britanniques.

Allons-nous profiter de l'occasion, du moins d'ici à vingt ans, pendant que nous construirons notre propre flotte, pour faire protéger le Canada par l'Angleterre, sans coutribuer aux dépenses? Cette attitude ne me paraît ni digne, ni honorable.

Voyons maintenant ce que disait dans la chambre des communes anglaises. M. Balfour, le chef du parti conservateur.

LE BUDGET DE LA MARINE.

Je demande donc instamment au Gouvernement et au comité, d'étudier, non sous l'empire de la peur, mais avec la pleine conscience des circonstances absolument nouvelles et peut-être alarmantes dans lesquelles nous nous trouvons, la question de savoir si, avec les énormes ressources à sa disposition en fait de construction de navires, de canons, d'affûts, et la possibilité de se procurer l'argent nécessaire, le Gouvernement ne pourrait pas faire quelque chose pour la défense nationale.

Je leur demande de ne pas hésiter, de ne pas retarder, mais d'utiliser en son entier et

aussi promptement que possible, sans arrière pensée, tout ce qu'elles ont à leur disposition pour rendre à l'empire cette puissance que, je le crains grandement, il a perdu temporairement—je ne parle pas de la puissance égale à celle des deux premières flottes du monde, dont il ne saurait être question dans ce débat—mais de cette seule et unique position qu'il occupait sous le rapport de navires de première classe, puissance qui, pour la première fois dans notre histoire, semble nous échapper.

M. Asquith, le premier ministre, disait le 16 mars, page 962 du hansard anglais:.

Si l'on se rapporte au discours que j'ai prononcé il y a un an environ, on constatera que j'ai dit alors, avec une certaine confiance, que s'il fallait aux Allemands trente mois pour construite un seul de leurs navires de guerre, nous pourrions terminer cette tâche en moins de vingt-quatre mois. Je pouvais me tromper, cela va sans dire, quant au nombre précis de mois, mais j'affirmais que nous avons un avantage important quant à la durée de cet ouvrage de construction, avantage qui nous permettrait toujours d'entreprendre rapidement la construction de navires de guerre en cas d'urgence. Je regrette de dire que je me suis trompé dans mes prévisions. Je croyais être dans le vrai lorsque je faisais cette déclaration, mais il s'est produit en Allemagne un développement aussi énorme, non seulement dans la construction de chantiers maritimes et de cales de radoub où l'on construit et où l'on répare les navires de guerre, mais encore dans ce qui est plus sérieux, si cela est possible, dans l'approvisionnement de tout ce qui sert au montage des canons et aux armements de ces grands monstres maritimes, de ces Dreadnought qui sont, aujourd'hui, les types dominants des navires de guerre, il s'est produit, dis-je, une développement énorme et j'oserai dire, sans chercher à créer une alarme inutile, que cet énorme développement si sérieux au point de vue national, est devenu si intense que nous ne pouvons plus longtemps entretenir, ainsi que nous le pouvions raisonnablement, il y a à peine une année, l'idée consolante et réconfortante que nous avons l'avantage sous le rapport de la promptitude avec laquelle nous pouvons construire des navires de guerre.

Plus loin, il ajoutait:

J'ai fait deux suppositions qui se sont réalisées, je ne dirai pas au temps même où je les faisais, mais dont l'exactitude s'est trouvée démontrée par les événements qui ont suivi. J'admets cela complètement. Je tenais mes renseignements des meilleures sources possibles, et je suis parfaitement certain que l'amirauté avait pris tous les moyens auxquels elle pouvait avoir recours pour se renseigner parfaitement sur les faits actuels.

Quelles étaient ces deux suppositions que je faisais? La première, c'était que le programme allemand déjà tracé ne pouvait être réalisé et ne serait certainement pas porté plus loin. Les faits ont démontré que je m'étais trompé, puisqu'il est réellement vrai que durant l'automne de l'année dernière l'Allemagne avait pris les devants pour la construction des quatre navires de guerre mentionnés à son programme de 1909, en ce sens que des ordres furent donnés, des matériaux réunis, et que dans un ou deux cas, sinon plus, deux navires de guerre et peut-être plus furent construits. C'est en face de ce problème des plus graves que nous avions prévu, mais dont nous n'espérions pas l'exécution, qu'il nous a fallu remettre à l'étude notre programme de l'année précédente. Quand cet état de choses nous fut connu, cette nouvelle nous surprit grandement, puisqu'elle venait à l'encontre d'une des hypothèses d'après lesquelles nous avions agi jusque-là. La découverte de cet état de choses, nous obligea nécessairement d'étudier à nouveau notre programme et de soumettre au Parlement des propositions différentes de celles que nous lui avions exposées d'abord.

Je veux maintenant citer une autorité moindre pour l'avantage de quelques-uns de nos amis de la droite, autorité qu'ils peuvent apprécier plus, peut-être, que celle de l'homme d'Etat dont je viens de lire l'opinion. Je veux citer un court extrait du "Globe" de Toronto, que mes honorables amis de la droite, accenturont sans doute, comme étant la meilleure autorité à invoquer. Dans son article de tête du 24 mars dernier, le "Globe" de Toronto, disait:

Le sentiment britannique à l'égard de l'Allemagne jusqu'à ces dernières années a toujours été marqué au coin de l'amitié et de l'admiration. Le sentiment de l'Allemagne à l'endroit de la Grande-Bretagne tel qu'il s'est manifesté durant la guerre boer, a été un sentiment de jalousie et d'inimitié. Cette dernière a atteint son point suprême lorsque la Grande-Bretagne et la France, tout récemment encore, ont conclu une entente cordiale. Depuis la guerre de 1870, la politique de l'Allemagne avait tendu à isoler la France parmi les nations européennes. Les relations amicales de la France avec sa voisine d'outre-Manche ont été ressenties ouvertement et notoirement par le parti de la guerre à Berlin. La nation allemande a gémi depuis des années sous le poids de préparatifs militaires. Sans alléger d'une once ce fardeau, le kaiser et ses conseillers l'ont encore augmenté en créant une grande marine de guerre. Il n'y a pas une autre nation européenne qui, si elle se trouvait dans la position qu'occupe la Grande-Bretagne, permettrait à une nation voisine de préparer une lutte avec elle sans demander d'explications, sans essayer d'une entente. On ne trouvera en Europe aucune autre nation qui se tienne impuissante lorsque se forge contre elle l'instrument de sa destruction. Chacune de ces nations, si elle se trouvait exposée à un péril semblable, saisirait le reptile alors qu'il est encore faible et impuissant et l'étranglerait. Mais ce n'est pas là la façon de procéder du gouvernement britannique. Il s'est toujours, au contraire, efforcé de garder le pas de l'activité allemande en augmentant sa puissance navale. La lutte est devenue désespérée. Il s'agit d'une lutte entre une nation de 65,000,000 d'âmes dont le nombre augmente sans cesse, contre une nation de 42,000,000 d'habitants dont les fils émigrent en grand nombre chaque année. On répudie la guerre, alors qu'on la prépare, en réalité. La lutte que se font les peuples pour la construction des navires de guerre, a la guerre comme objectif. Si la mère patrie se trouvait engagée dans une

lutte à mort, les forces canadiennes, non plus que les navires canadiens ne pourraient traverser l'océan assez rapidement pour être d'un secours quelconque à l'empire. L'échiquier canadien pourrait dépenser jusqu'à son dernier dollar si cette éventualité se produisait. Mais nous devons reconnaître que cette aide est aussi urgente aujourd'hui que si une guerre sur terre se poursuivait au lieu d'une lutte en vue de la construction d'une marine de combat. L'Allemagne sait parfaitement que si jamais elle veut mettre au défi la suprématie de l'Angleterre et briser le lien qui réunit les différentes colonies à l'empire, l'heure lui est favorable pour réaliser ce projet.

Voici, maintenant, un extrait du "Globe" de Toronto, article dont je demanderais à mes honorables amis de la droite de tenir compte:

Chaque année ajoute au prestige de l'empire britannique et avant dix ans, il serait trop tard pour organiser ainsi la lutte. Les colonies peuvent démontrer par une action prompte et décisive s'il n'est déjà trop tard. Elles ont le pouvoir de proclamer à la face de l'univers que l'empire est un et indivisible. Il en serait fini de la paix, du moment que l'Allemagne s'apercevra que la force et que les ressources de chaque colonie seront jetées dans un des plateaux de la balance, car de ce moment-là même elle s'apercevra qu'elle a perdu la partie. Trop tard elle a commencé l'exécution de son programme. Il est du devoir du Canada, à tous les points de vue, soit qu'on envisage cette question d'après notre affection à l'endroit de la mère patrie, soit même au point de vue de notre propre intérêt personnel, de prendre une initiative prompte et efficace.

Je demande, monsieur l'Orateur, si l'auteur de cet article est un de ceux auxquels l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) et l'honorable député du Yukon (M. Congdon) appliquent si modestement et si élégamment l'épithète de "vieilles commères des deux sexes". J'aurai l'occasion de fournir à mes honorables amis de la droite d'autres éclaircissements que je prendrai dans le "Globe" de Toronto avant de finir.

Monsieur l'Orateur, ainsi que je le disais, il y a à peine quelques minutes, depuis cent cinquante ans nous vivons sous la protection de la marine britannique. Personne ne songera, un instant, à nier cette vérité. Nous avons l'intention de maintenir cet état de choses. Les honorables membres de la droite reconnaîtront qu'il leur est impossible de construire une marine de guerre véritable qui protégerait le Canada en moins de vingt ans. Ils reconnaîtront que durant tout ce laps de temps, la marine britannique devrait protéger le Canada. Nous n'avons jamais contribué un dollar pour la construction ou le maintien de cette marine; nous n'avons jamais promis la moindre contribution en ce sens-là; et d'après un projet de loi qui nous est maintenant soumis, on ne se propose pas de

contribuer un sou à la construction ou au maintien de cette marine de guerre.

Le très honorable premier ministre, en présentant ce projet de loi, a parlé de l'attitude qu'il avait prise lors de la conférence impériale de 1902.

L'honorable directeur général des Postes a eu l'obligeance de faire consigner au hansard tout ce qui faisait la partie essentielle de ce mémoire de 1902. Le très honorable premier ministre, a dit à la page 3032 (v. a.)

Cela se passait en 1902, soit environ huit ans déjà, et durant cet intervalle, cette politique du Gouvernement actuel a été soumise au pays. De cette politique le Gouvernement n'a jamais dévié. Cette politique, nous l'avons affirmée à nouveau lors de la conférence impériale de 1907.

Monsieur l'Orateur, voyons, un moment, si ces déclarations sont vraies. A cette fin, examinons le mémoire de la conférence impériale de 1902, ainsi que celui de la conférence de 1907, et constatons si ces déclarations sont conformes à la vérité. L'honorable directeur général des Postes, a daigné faire inscrire à la page 3114 des Débats, les principales parties du mémoire de la conférence impériale de 1902. En résumé, voici ce qui en est:

A l'heure qu'il est, les dépenses effectuées par le Canada pour son service de défense se limitent à la milice. Le Gouvernement canadien est prêt à étudier également le problème d'une défense navale. Il veut. . .

Remarquons la généreuse condescendance indiquée dans cette proposition:

. . .Il veut que ces dépenses soient effectuées à seule fin de diminuer d'une partie le fardeau que porte le contribuable de la mère patrie.

N'est-ce pas que c'est généreux? Quelle est la proposition? La voici:

Nous sommes prêts à étudier également un système de défense navale.

Nous sommes prêts à étudier ce système. Cinq ans plus tard, soit en 1907, il y eût une autre conférence impériale. Je ne me rappelle pas si l'honorable directeur général des Postes a fait partie du Gouvernement durant ces cinq années, ou durant une partie quelconque de la période qui s'est écoulée de 1902 à 1907. Mais s'il faisait partie du cabinet, je me permettrai de lui demander si le Gouvernement, au cours de ces cinq années, a étudié cette proposition que, en 1902, il se déclarait prêt à étudier. On ne trouve rien autre chose que cette promesse dans le mémoire de 1902.

Les ministres ont-ils réalisé leur promesse? Je l'ignore. Si le très honorable premier ministre se trouvait ici, je lui demanderais de me renseigner sur ce point-là. Mais l'honorable ministre des Finances, est à son siège; peut-être sait-il que le cabinet, au cours des cinq années qui se sont écoulées de 1902 à 1907, a étudié un système de défense navale. Il ne répond pas.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas la parole en ce moment.

M. CROTHERS: J'ai ici le rapport de ce qui s'est passé à cette conférence générale de 1907, et je crois pouvoir démontrer que, bien qu'ils eussent promis d'étudier cette question, même dès 1902, ils n'en ont rien fait, sauf, si nous examinons leur travail depuis cinq ans, qu'ils en sont venus à la décision de ne rien faire. Voyons encore. A la page 541 nous trouvons une motion présentée par le docteur Smartt, l'un des membres de cette conférence, le commissaire des travaux publics de la Colonie du Cap. Il a présenté un projet de résolution dans les termes suivants:

Que cette conférence, reconnaissant l'immense importance des services rendus par la marine à la défense de l'empire....

Monsieur l'Orateur, n'est-ce pas là un point sur lequel nous devrions tous nous entendre?

....à la défense de l'empire, à la protection de son commerce et l'importance primordiale de continuer à maintenir cette marine....

N'approuvons-nous pas tous cela?

...au plus haut degré possible de puissance considère qu'il est du devoir des dominions d'au delà des mers de contribuer au maintien de cette marine dans les conditions que détermineront leurs législatures locales—cette contribution devant prendre la forme d'une gratification, de la création d'une marine de défense locale, ou de tous autres services selon qu'il en sera décidé après consultation avec l'amirauté et selon ce qu'il vaudrait mieux faire dans les circonstances qui peuvent changer.

Quelle fut l'attitude du représentant du Gouvernement canadien quand cette motion fut mise en discussion? Rappelons-nous qu'à cinq ans de là, en 1902, le Gouvernement avait fait savoir aux autorités anglaises qu'il était prêt à mettre à l'étude la question de l'organisation d'une marine de guerre. Le docteur Smartt avait donc présenté une motion où il était dit que les colonies d'outre mer sont tenues de contribuer au maintien de la flotte de l'empire. On ne saurait se tirer d'embarras en disant que la proposition tendait à une contribution pécuniaire, puisqu'il y était nettement spécifié que les colonies devaient participer au maintien de la flotte:

....soit en souscrivant de l'argent, soit en organisant des mesures de défense navale pour les besoins locaux.

Soit en rendant d'autres services susceptibles de convenir le mieux aux circonstances. Qu'est-ce qui prouve que le Gouvernement avait étudié la question pendant cinq ans? A la page 542, la suivante, se trouvent les observations que fit le chef du Gouvernement canadien contre cette motion-là. Voici ce qu'il disait:

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette de dire que les représentants du Canada ne peuvent agréer cette motion.

Nous ne pouvons pas donner d'argent, nous ne pouvons pas organiser de défense navale, nous ne pouvons rien faire. Ainsi que le fait voir ma citation de tantôt, le premier ministre déclarait l'autre jour que les représentants du Canada avaient réitéré en 1907 leur proposition d'établir un service naval. Qu'il me soit permis de le citer encore:

Je regrette de dire que les représentants du Canada ne peuvent agréer cette motion. Nous estimons depuis nombre d'années que nous avons à faire face à assez d'obligations dans notre pays pour que nous évitions de nous lier par une demande générale. Nous avons trop d'autres obligations.....Si cette proposition était mise aux voix, je me verrais obligé de voter contre.

Ainsi, en 1902, le premier ministre du Canada faisait savoir au gouvernement anglais qu'il était prêt à mettre à l'étude la question de l'établissement d'un système de défense navale, et après y avoir songé pendant cinq ans, il se déclare contre le versement de toute somme destinée à l'établissement d'un service naval ou de tout autre système de défense, disant que le Canada entend s'en tenir à ce qu'il a fait jusqu'à présent. Mais cela ne l'empêchait pas de dire l'autre jour:

Cela se passait en 1902, il y a environ huit ans, et au cours de ces huit années la politique adoptée par le Gouvernement actuel s'est toujours trouvée soumise au jugement du peuple. Jamais le Gouvernement n'a dévié de cette attitude-là.

Le premier ministre ne s'en écartait-il pas quand, en 1907, il déclarait qu'il ne fallait ni contribution en argent ni navires de guerre, ni vaisseaux de fer blanc, ni rien du tout? Malgré cela, il osait venir dire à la Chambre, le 3 février dernier, qu'il avait réitéré à la conférence de 1907 la proposition faite en 1902:

Cette politique, nous l'avons affirmée à nouveau lors de la conférence de 1907. Nous l'avons prônée une troisième fois lorsque, l'année dernière, en cette Chambre, s'est soulevée la question d'une action concrète et immédiate. Cette politique est incorporée dans le projet de loi maintenant soumis à la Chambre, et le Gouvernement la fera triompher ou il tombera du pouvoir.

Après que sir Wlifrid Laurier eût fait ces observations, qu'il eût refusé de verser aucune contribution en argent, d'établir un système de défense navale, de faire quoi que ce fût, sous prétexte que nous avions déjà trop d'obligations, le docteur Smartt s'exprima comme suit:

Je pensais que le texte de cette proposition vous conviendrait tout particulièrement, puisque, en ce qui concerne l'aide à donner à la marine de guerre, vous avez à choisir entre

la contribution en argent, la création d'une flotte locale et l'établissement d'autres services.

A quoi sir Wilfrid Laurier répondit:

J'ai épuisé tout ce que j'avais à dire sur ce sujet.

Voilà: nous ne voulons rien faire, nous ne voulons même pas discuter davantage avec vous.

Je poursuis la citation du compte rendu:

Dr SMARTT: J'aimerais beaucoup connaître le sentiment des représentants des autres parties de l'empire.

M. DEAKIN: Je n'hésiterai pas à prendre part à la discussion si on le désire; mais à quoi bon, si nous ne devons pas adopter la proposition?

Dr SMARTT: Il est bien regrettable que nous ne puissions rien décider. Nous avons déjà fait tant de déclarations platoniques, que je souhaiterais que nous fissions quelque chose de pratique.

Je le crois sans peine. La discussion se continue comme suit:

Sir WILFRID LAURIER: On peut adopter ce vœu s'il réunit la majorité des voix. Pour moi, je devrai voter contre.

Sir JOSEPH WARD: Pour être de quelque utilité, le vœu devrait être adopté à l'unanimité.

Dr SMARTT: C'est mon avis .

M. WINSTON CHURCHILL: Ce n'est guère la peine de voter un vœu s'il ne doit pas recueillir l'unanimité des voix.

Le PRESIDENT: Mieux vaut, je crois, en rester là pour le moment.

Et on en resta là.

On me pardonnera de me répéter un peu, car je tiens à ce que mes collègues de la gauche et, par eux, les électeurs de ce pays sachent bien que notre premier ministre a affirmé devant la Chambre avoir réitéré en 1907 la proposition qu'il avait faite en 1902, quand, ainsi que je crois l'avoir démontré, il n'en est absolument rien. Loin de s'en tenir en 1907 à sa proposition de 1902, il a formellement refusé de faire quoi que ce fût.

En outre, on se prévaut de la déclaration que le premier ministre faisait l'autre jour pour prétendre qu'il n'y a pas lieu de consulter le peuple avant de s'engager dans les dépenses sans fin qu'occasionnera la création d'une flotte canadienne.

Le premier ministre a affirmé, la presse ministérielle et ses partisans à la Chambre l'ont répété après lui, que cette proposition est depuis huit années soumise au jugement du peuple, que le Gouvernement ne s'en est jamais écarté tout ce temps-là et l'a réitérée en 1907. Les faits sont là pour voir qu'en 1904 le peuple canadien ne s'est aucunement préoccupé de ce qui s'était passé en 1902. On sait que la question ne fut pas débattue au cours de la campagne électorale; mais lors même qu'on l'aurait discutée en 1904, il n'en reste pas moins vrai qu'en 1907, avant la dernière élection, on était revenu sur ce qui avait été fait en 1902. La dernière fois que le peuple entendit parler de la question de la marine, c'est quand, en 1907, le premier ministre déclarait que nous ne ferions rien du tout.

C'est là-dessus que je me fonde pour dire que nous n'avons rien fait, que nous n'avons jamais promis de rien faire, que nous avons formellement refusé de faire quoi que ce fût, et qu'à l'heure actuelle nous ne projetons pas de faire quoi que ce soit pour raffermir la marine royale. J'oubliais de dire, détail sans importance, que le Gouvernement s'est engagé à faire quelque chose lors de la conférence de 1907. Sir Wilfrid Laurier s'en était remis en grande partie à M. Brodeur du soin d'adresser la parole à cette conférence. Je vois, page 138, qu'il disait:

M. Brodeur va prendre la parole au nom du Canada.

M. Brodeur prit donc la parole et rappela toutes les dépenses que nous avons faites pour la protection de nos pêcheries, l'établissement d'un service hydrographique, etc., mais il se garda bien de dire que le Gouvernement entendait contribuer au maintien de la flotte anglaise; la seule observation qu'il fit dans ce sens se trouve à la page 141:

Nous avons pris possession, ou nous sommes sur le point de prendre possession des arsenaux de marine d'Halifax et d'Esquimault—à vrai dire, nous sommes, depuis le 1er janvier, en possession de l'arsenal d'Halifax. Je ne sais pas au juste ce que ces arsenaux ont coûté à l'amirauté anglaise, mais je dois dire que nous avons assumé toutes les charges qui s'y rattachent; nous avons, notamment, fait en sorte que la somme que l'amirauté anglaise était tenue de verser chaque année à titre de contribution à la forme de radoub d'Halifax fût désormais payée par le Canada et non plus par l'amirauté. Nous avons, je le répète, pourvu à l'établissement de docks à Halifax et à Esquimault.

C'était en 1907, il y a bientôt trois ans de cela. L'autre jour, le ministre des Postes citait un passage du discours que sir William White prononçait devant la Société des arts de Londres, le 17 novembre dernier; je veux, à mon tour, citer du même personnage quelques paroles que l'on trouvera à la page 16. N'oublions pas qu'en 1907, en présence du premier ministre, M. Brodeur déclarait que le Gouvernement avait pris possession des arsenaux maritimes d'Halifax et d'Esquimault et pris à sa charge toutes les obligations s'y rattachant.

Au cours de l'été dernier, sir William White est venu visiter ces arsenaux, et j'en appelle à son témoignage, sachant que nul ne songera à en contester la bonne foi. Voici ce qu'il disait le 17 novembre 1907:

Au cours de l'été dernier, j'ai visité la station navale d'Esquimault et me suis rendu compte *de visu* de son état actuel. . . C'est la seule base navale que la marine royale possède sur la côte occidentale du continent américain.

J'ai trouvé le fort désarmé, les canons reposant sur le sol, en plein air, au pied de la colline. Le chantier maritime n'avait pas de personnel capable de tenir en bon état les machines coûteuses restant dans les ateliers ou les bâtiments dont quelques-uns sont de construction récente. Les magasins avaient été vendus à des gens de l'endroit à des prix ridiculement bas, et cette importante station navale était pour ainsi dire abandonnée et se détériorait rapidement.

Les renseignements que j'ai recueillis me donnent lieu de croire que la station navale d'Halifax est aussi dans un état peu satisfaisant.

Ainsi, le représentant de notre Gouvernement déclarait à la conférence impériale de 1907, que le Canada avait pris possession de l'arsenal de marine d'Esquimault et assumé toutes les charges qui s'y rattachent; et voici maintenant que moins de deux ans après, ce rapport nous apprend que sir William White a constaté qu'on laisse ce même arsenal tomber en ruine. Et, cependant, le Gouvernement ose soutenir devant la Chambre qu'il a affirmé en 1907 la politique qu'il formulait en 1902, et qu'il ne s'en est jamais écarté.

M. SPROULE: C'était pour ne rien faire

M. CROTHERS: En effet.

M. SPROULE: Et il a vendu les magasins.

M. CROTHERS: Oui, et à des prix ridiculement bas, au dire de sir William White. Ainsi, après avoir bénéficié pendant 150 ans de la protection de la flotte anglaise, le Gouvernement propose que notre pays continue d'en bénéficier pendant encore au moins vingt ans, et cela quand nous n'avons jamais contribué en aucune façon à la construction et au maintien de cette flotte, que nous n'avons jamais promis et qu'il n'est pas même question, à l'heure actuelle, de payer un seul dollar de ce chef.

Je soumets, monsieur l'Orateur, que la population du Canada, d'origine anglaise ou française, ne désire pas que le gouvernement canadien prenne cette attitude-là.

Quel est, dans les circonstances, le devoir des Canadiens? Notre devoir, il me semble, dépend entièrement de la notion que nous avons des destinées de ce pays. Quelle est notre idée au sujet de l'avenir réservé au Canada? Croyons-nous qu'il continuera à faire partie de l'empire, qu'il deviendra indépendant ou qu'il ne sera qu'une partie du territoire des Etats-Unis? Avant de pouvoir répondre à cette question d'une manière satisfaisante et dire ce que nous devrions faire, il faudrait d'abord définir notre situation.

A aucune époque de notre histoire, le Canada n'a aussi instamment supplié tous ses fils de réfléchir, de délibérer et de juger par eux-mêmes de ce qu'il y a de mieux à faire. Si je dois en juger par leurs discours, il me semble que les députés de la droite n'ont pas encore une notion plus claire de ce qu'est l'empire, et je le dis sans vouloir blesser personne. Leurs discours n'indiquent pas qu'ils aient jamais eu une notion adéquate de l'empire. Rappelons les paroles de quelques-uns d'entre eux. Parlant du chef de l'opposition, le ministre de la Milice disait (p. 3388 du hansard, v. a.):

Aujourd'hui, il désire imposer au peuple du Canada une taxe de $25,000,000, et envoyer cette somme loin du Canada, où les Canadiens ne pourraient exercer le moindre contrôle.

Pesons un peu ces paroles, monsieur l'Orateur; envoyer $25,000,000 au gouvernement anglais afin qu'il construise deux Dreadnought loin du Canada où les Canadiens ne pourront pas exercer le moindre contrôle. Celui qui a proféré ces paroles a-t-il jamais su ce qu'est l'empire?

Quelques VOIX: Non.

M. CROTHERS: Nous avons entendu le représentant de Huron-sud (M. McLean) déclarer formellement que nous ne devons rien à l'Angleterre. Pourquoi? Parce qu'elle ne nous donne pour nos pommes, notre fromage, notre beurre, nos conserves, rien de plus que le prix qu'elle paie pour des articles analogues importés des Etats-Unis en Angleterre et que, par conséquent, nous ne lui devons rien. C'est là du particularisme étroit, égoïste, mesquin. Autant aurait valu dire que le marchand de Montréal ne lui donne pas pour ses œufs, son beurre et son fromage plus qu'il ne paierait à un Américain offrant ses produits sur le marché de Montréal et que, conséquemment, nous ne devons rien à Montréal et que, si cette ville était attaquée, nous ne lui porterions pas secours.

Un député de la Nouvelle-Ecosse (M. McKenzie) nous a déclaré que l'Angleterre a plus d'argent que nous, qu'elle a les moyens de construire tous les vaisseaux dont elle aurait besoin pour protéger, non seulement les Iles-Britanniques, mais les parties les plus reculées de l'empire. Membre de la Chambre des communes du Canada et citoyen canadien, il aurait permis que les contribuables des Etats-Unis fournissent des fonds pour construire et entretenir une flotte destinée à le défendre au Canada. Particularisme étroit, égoïste, mesquin! Parler de défendre nos côtes et de protéger nos routes commerciales, fi donc! Notre empire, ainsi que le "Globe" l'a dit à juste titre, est un et indivisible; l'empire britannique doit résister ou succomber tout entier.

Le premier ministre a tenu des propos qui indiquent que lui-même n'a jamais compris ce qu'est l'empire. Plusieurs d'entre vous ont lu les commentaires qu'il fai-

sait, il y a quelques années, au sujet de l'indépendance. Je ne veux blesser personne et je déclare hardiment que, s'il existe en ce pays un homme qui croit sincèrement qu'il est de l'intérêt de l'empire que nous devenions indépendants, cet homme a parfaitement le droit de défendre cette opinion et de prêcher cette doctrine, s'il lui plaît de le faire. Mais, si c'est un homme public, la population canadienne peut exiger qu'il se déclare ouvertement.

Ce n'est pas la première fois que le premier ministre a tenu des propos qu'il n'aurait pas dû tenir, à mon humble avis, des propos qui, dans la bouche d'un homme occupant le poste élevé qu'il occupe, diminuent l'amour que la population de ce pays doit avoir pour l'empire britannique. Du reste, ces propos ne remontent pas à l'année 1902, car en 1907, l'honorable premier ministre disait, à Toronto:

Nous devons comprendre que John Bull n'a pas toujours rempli son devoir envers son rejeton canadien. Si nous prenons tous les traités, depuis le traité de 1783 jusqu'à celui de 1903, nous, Canadiens, ne nous réjouissons guère de la manière dont nous avons été traités par les plénipotentaires anglais.

Et la même année, à Ottawa, adressant la parole à l'association des manufactriers il disait:

Nous prenons les annales de la diplomatie de la Grande-Bretagne en ce qu'elles ont trait au Canada, et nous constatons qu'elles sont une suite de sacrifices des intérêts canadiens. Nous avons souffert sur l'Atlantique, nous avons souffert sur le Pacifique, nous avons souffert sur les Grands lacs, nous avons souffert partout où il y a eu une question à discuter entre les diplomates anglais.

Monsieur l'Orateur, que penserait-on d'un fils qui se plairait à étaler aux yeux du monde les défauts de sa mère? Quoi qu'on pût en penser, personne ne songerait à lui reprocher d'avoir de l'affection pour elle. L'ambassadeur anglais, le très honorable M. Bryce, a considéré que ces propos du premier ministre étaient tellement graves qu'il les a relevés en ces termes, à Toronto:

Je vous demanderai de suspendre notre jugement relativement à toutes ces questions dans le règlement desquelles la diplomatie anglaise, dit-on, n'a pas fait tout ce qu'elle pouvait faire pour nous. En ces matières, vous n'avez entendu qu'une version, et je crois qu'il est de mon devoir envers ma patrie et envers le gouvernement que je représente de vous dire ceci et devons dire que, à mon avis, vous faites complètement erreur si vous croyez que la diplomatie anglaise ne s'est pas souciée du Canada et n'a pas fait tout ce qu'elle pouvait faire pour lui.

Lorsque le premier ministre de ce pays déclare que les Canadiens ne se réjouissent guère de la manière dont nous avons été traités par les plénipotentiaires anglais, je me demande quels étaient les plénipotentiaires anglais. Je vous ai demandé ce qu'on penserait d'un fils qui se plairait à étaler aux yeux du monde les défauts de sa mère; mais que penserait-on d'un fils qui se plairait à propager des accusations portées contre elle, bien qu'elle ne fût pas coupable?

Je veux démontrer, monsieur l'Orateur, que les plénipotentiaires dont parle le premier ministre ont été nommés par lui, du premier au dernier. En parlant du traité de 1903, il mentionnait, cela va sans dire, le traité relatif à la frontière de l'Alaska. J'ai sous la main la correspondance concernant la frontière de l'Alaska, et je découvre la dépêche suivante, à la page 65:

A lord Minto, à Ottawa, du secrétaire d'Etat, 7 mars 1903,—Les ratifications du traité concernant la frontière de l'Alaska ont été échangées le 3 de ce mois.

Par conséquent, le délai prévu par l'article 2, pour la préparation du mémoire, a commencé à courir contre nous et il importe que la composition de la moitié britannique du tribunal et la nomination de l'agent britannique soient réglées sans retard.

J'espère donc que vos conseillers responsables nous feront le plaisir d'exprimer, aussitôt que possible, leur avis sur ces nominations.

Le même jour, le Gouverneur général transmettait la dépêche suivante au ministre des colonies.

Etant donné le court délai dans lequel doit être préparé le mémoire, mes ministres désirent procéder immédiatement et, par conséquent, suggèrent que les préliminaires soient bientôt réglés.

Pour membres du tribunal, mes ministres suggèrent le juge en chef d'Angleterre et deux juges canadiens dont les noms seront télégraphiés incessamment.

Quant aux avocats mes ministres désirent que M. Edward Blake, C.R., de Londres, et M. Christopher Robinson, C.R., de Toronto, soient désignés pour soutenir la cause britannique.

Par application de la clause du traité qui pourvoit à la nomination d'un agent pour représenter chaque partie devant le tribunal, mes ministres désirent que M. Clifford Sifton, ministre canadien de l'Intérieur, soit désigné pour occuper cette position.

Le 17 mars 1903, le Gouverneur général faisait remettre cette dépêche à M. le secrétaire d'Etat:

Outre le juge en chef d'Angleterre, mes ministres proposent que sir Louis Jetté, juge en retraite de la cour supérieure de la province de Québec, et maintenant lieutenant-gouverneur de cette province, et le juge Armour, de la cour suprême du Canada, soient nommés membres du tribunal de juristes impartiaux en exécution du traité conclu pour la détermination de la frontière d'Alaska.

Vous vous rappelez, monsieur l'Orateur, que l'ancien juge Armour mourut et que le ministre actuel de la Justice fut choisi pour le remplacer. Cette correspondance démontre d'une façon probante que le Gou-

vernement du Canada a nommé trois des représentants de l'empire britannique dans la commission d'arbitrage et que le juge en chef d'Angleterre, désigné par le gouvernement canadien, est tombé d'accord avec les trois représentants des Etats-Unis et que, portant, quatre arbitres se sont prononcés contre nous et deux, pour nous.

Bien qu'il eût nommé les trois représentants de la Grande-Bretagne dans la commission d'arbitrage, sir Wilfrid Laurier, à Toronto, a reproché au gouvernement anglais la sentence arbitrale qui a été rendue. Ai-je prouvé clairement que l'honorable premier ministre s'est plu, non seulement à étaler les défauts de sa mère, mais à porter contre elle des accusations que les faits ne justifient pas? Il y a quelques jours à peine, l'honorable premier ministre a prononcé un autre discours à Toronto, et qu'a-t-il dit? Il est singulier qu'un homme occupant le poste élevé qu'occupe le chef du Gouvernement tienne de tels propos. J'ose déclarer que personne n'a jamais entendu dire ou lu qu'un diplomate anglais ait parlé du gouvernement du Canada avec autant de liberté et de légèreté que le premier ministre de ce pays en met à parler du gouvernement britannique. Voici ce qu'il a dit, d'après le compte rendu du "Globe" du 5 janvier:

Le roi d'Angleterre n'a pas d'autres droits sur nous que ceux que lui confère le Parlement canadien.

Qu'avait-il besoin de tenir un tel propos? Quel était son objet? A-t-on jamais entendu sir John Macdonald parler ainsi? Quels sont les faits? Voici certains passages de la loi concernant l'Amérique septentrionale anglaise:

A ces causes, Sa Très Excellente Majesté la reine, avec l'avis et le consentement des lords spirituels et temporels et des Communes, en ce présent parlement assemblés, et par leur autorité déclare et décrète ce qui suit:

1. Le présent acte pourra être cité sous le titre: "L'Acte de l'Amérique britannique du Nord, de 1867".

2. Les dispositions du présent acte relatives à Sa Majesté la reine, s'appliquent également aux héritiers et successeurs de Sa Majesté, rois et reines du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

3. Il sera loisible à la reine, avec l'avis du très honorable conseil privé de Sa Majesté, de déclarer par proclamation, qu'à compter du jour y désigné—mais pas plus tard que six mois après l'adoption du présent acte, les provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, ne formeront qu'une seule et même puissance sous le nom de Canada, et dès ce jour ces trois provinces ne formeront en conséquence qu'une seule et même puissance sous le nom.

4. A la reine continueront d'être et sont par le présent attribués le gouvernement et le pouvoir exécutifs du Canada.

Article 17.—Il y aura, pour le Canada, un parlement qui sera composé de la reine, d'une chambre haute appelée le Sénat et de la Chambre des communes.

Cependant, en présence de ces faits le très honorable premier ministre nous dit que le roi d'Angleterre n'a sur nous que les droits que lui accorde le parlement canadien. Mais c'est le roi d'Angleterre, la chambre des lords et la chambre des communes impériale qui ont créé notre Parlement, et malgré tout cela notre premier ministre nous dit que le roi n'a d'autres droits que ceux que nous lui accordons. Mais le parlement du Canada a été créé par le roi, la chambre des lords et la chambre des communes d'Angleterre. Où ces différents corps ont-ils pris leurs droits? Ce n'est pas le Parlement qui les leur a donnés. Pourquoi alors parle-t-on de cette façon? L'honorable premier ministre est allé l'autre jour jusqu'à dire qu'il n'aurait pas permis au Canada de prendre part à la guerre de Crimée s'il avait eu quelques pouvoirs à ce sujet. A la page 3044 du hansard de cette année, je trouve les paroles mêmes de l'honorable premier ministre:

Il y a un autre exemple. L'Angleterre faisait la guerre à la Russie en Crimée. Pour ma part je n'hésite pas à dire que si l'Angleterre entreprenait aujourd'hui cette guerre dans les mêmes circonstances, j'hésiterais beaucoup avant de consentir à prendre part à un guerre de ce genre si les conditions étaient les mêmes qu'alors. Mais les circonstances sont changées, parce que nous avons aujourd'hui la Colombie-Anglaise, et si une guerre survenait entre l'Angleterre et la Russie, notre premier devoir serait de défendre la Colombie-Anglaise qui pourrait être attaquée sur l'océan Pacifique.

Voilà ce que pense notre premier ministre touchant la guerre de Crimée. On me permettra de citer en regard ce que le très honorable sir John A. Macdonald a dit sur la même question:

Qui ne se rappelle avec orgueil, qu'à l'occasion de la guerre de Crimée, le Canada s'est levé comme un seul homme pour voler un secours de la mère patrie et de la France, lorsque le tricolore français et le Union Jack combattaient ensemble pour la liberté contre l'absolutisme sur les rives de la Crimée. Les Canadiens se portèrent avec ardeur sur les champs de bataille et j'ai été très heureux. . .

Remarquez le contraste:

. . .comme membre du gouvernement de sir McNab d'aider à faire voter, à l'unanimité, la somme de $20,000, prise sur le trésor public, afin de montrer que le Canada faisait cause commune avec l'Angleterre et la France dans la guerre de Crimée.

Voilà un homme dans le cœur duquel le sentiment de la fidélité et du patriotisme avait poussé de fortes racines. Comparons ces sentiments avec ceux de notre premier ministre qui nous a dit, l'autre jour, que s'il avait été là, il ne se serait pas conduit de cette façon. Les circonstances sont différentes aujourd'hui, a-t-il dit. Nous avons aujourd'hui la Colombie-Anglaise, et si cette province était attaquée, ils voleraient à

son secours. Monsieur l'Orateur, voici comment j'envisage la chose. Si Vancouver était attaqué, l'empire anglais serait attaqué. Je n'envisage pas la question à un point de vue étroit. Je suis fier d'être citoyen du Canada, mais encore plus fier d'être citoyen anglais et citoyen de l'empire britannique. L'exemple que j'ai cité est une autre preuve des vues étroites et du particularisme qui animent certaines personnes. Si la Colombie-Anglaise était attaquée nous volerions à son secours. Si Montréal est attaquée, nous irons aussi à son secours, mais si une partie éloignée de l'empire est attaquée, nous allons rester tranquillement assis dans nos fauteuils, et examiner si nous irons à son secours ou non. Serions-nous bien contents si le gouvernement anglais devait se conduire de cette façon à notre égard? Si Québec était attaqué, ne devrions-nous pas compter que le gouvernement anglais enverra une flotte aussi vite que cette flotte pourrait traverser l'océan? Je crois que telle serait notre attente. Les hommes d'Etat anglais dont j'ai cité les paroles ont dit à maintes reprises que l'Angleterre avait besoin d'une flotte assez considérable pour protéger, non seulement les Iles-Britanniques, mais les parties les plus éloignées de l'empire. Si la Colombie-Anglaise est attaquée, a dit le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), nous volerons à son secours. Quel particularisme étroit, égoïste et mesquin!

Notre ministre de la guerre (sir Frederick Borden) pense à peu près de la même façon. Pendant son discours, l'autre soir, devant cette Chambre, on lui a posé quelques questions. L'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) lui a demandé:

L'honorable ministre voudra-t-il nous dire s'il approuve les sentiments concernant l'indépendance exprimée par l'honorable premier ministre en 1892?

Quelle a été la réponse de notre brave ministre de la guerre à cette question? Il a dit:

Je suis ordinairement d'accord avec les sentiments exprimés par mon honorable chef, et j'ai une confiance absolue dans sa direction.

C'est-à-dire quee notre ministre de la Guerre ne sait pas s'il est pour ou contre l'indépendance, mais lorsque le premier ministre dit: "Levez le doigt", il le lève.

Je pourrais citer les paroles que l'honorable député de Pictou prononçait l'autre jour, pour prouver qu'il a lui aussi fait preuve du particularisme aussi étroit, égoïste et mesquin que les autres honorables membres de cette Chambre dont j'ai parlé, et même encore plus. Je crois que je pourrais en dire autant de tous ceux des honorables membres de la droite qui ont parlé pendant ce débat. Je crois qu'il y a eu une exception, mais je ne me rappelle pas le nom de ce député.

M. CROTHERS.

M. COWAN: L'honorable député de Sunbury (M. McLean).

M. CROTHERS: Pour protéger nos côtes et nos routes de commerce—on ne parle jamais d'impérialisme. Monsieur l'Orateur, si jamais il y a lutte pour la suprématie maritime, cette lutte se fera dans la mer du Nord. Les batailles sur mer ne sont pas comme les batailles sur terre. Une guerre sur terre peut durer quatre ou cinq ans, mais Togo a détruit la flotte russe dans la mer du Japon en quarante minutes; la flotte espagnole a été détruite dans le port de Manille en une heure et demie; la flotte espagnole à Santiago a été coulée en quelques heures; Nelson a remporté la victoire de Trafalgar en trois heures, et si jamais la flotte anglaise est attaquée par la flotte allemande, la bataille se fera dans la mer du Nord et ne durera pas plus que quelques heures. Notre intérêt, si la suprématie de l'Angleterre sur les mers est attaquée par l'Allemagne ou par une autre puissance, veut que la flotte anglaise soit protégée, et si nous sommes loyaux à l'empire britannique, si nous apprécions les avantages et le privilège de vivre sous les institutions britanniques, si nous désirons réellement le succès de l'empire, si notre conception de la destinée du Canada est que nous devions continuer à rester dans cet empire, nous devrions vouloir donner plus de force à la seule arme capable de protéger l'intégrité de l'empire.

L'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) a prononcé il y a quelque temps devant le club Ontario, à Toronto, un discours dont le compte rendu a été publié dans le "Globe" de vendredi, 18 février. Parlant de nous, pauvres pécheurs de l'opposition, il a dit:

Ils ont oublié la résolution qu'ils ont approuvée à la dernière session, disant qu'une contribution en argent ne serait pas satisfaisante.

et plus loin,

Ils ne croyaient pas que le peuple canadien était disposé à envoyer un tribut de l'autre coté de l'Atlantique pour être dépensé par d'autres personnes.

Connaissant l'honorable ministre de la Justice aussi bien que je le connais, j'ai d'abord refusé de croire qu'il avait voulu représenter faussement l'attitude des honorables membres de l'opposition dans cette Chambre, et j'ai cherché à m'assurer, autant que possible, s'il avait une excuse à offrir pour avoir prononcé ces paroles, et je crois l'avoir découverte. Notre ministre de la guerre (sir Frederick Borden) a prononcé un discours devant cette Chambre le 10 février, et si mes honorables collègues veulent le parcourir, ils verront que l'honorable ministre a déclaré que la résolution présentée par le premier ministre au mois de mars dernier était celle qui avait été

finalement adoptée par cette Chambre, et il l'a fait insérer dans le hansard telle qu'elle a été lue la première fois par le premier ministre. Laissez-moi vous la lire:

Cette Chambre se rend pleinement compte qu'il est du devoir du peuple canadien, au fur et à mesure de l'augmentation du nombre de ses habitants et de sa richesse, d'assumer dans une plus large mesure les charges de la défense du territoire.

La Chambre réaffirme l'opinion exprimée à maintes reprises par les représentants du Canada que, vue les relations constitutionnelles qui existent actuellement entre la mère patrie et ses possessions autonomes, le paiement d'une contribution fixe au trésor impérial pour des fins navales ou militaires ne serait pas, en ce qui concerne le Canada, une solution satisfaisante du problème de la défense.

On se rappellera que c'est le paragraphe contenu dans la résolution proposée par le premier ministre, le paragraphe que le ministre de la Milice nous a dit avoir été définitivement adopté. Mais ce n'est pas le cas. Le paragraphe qui a été définitivement adopté avait été changé de façon à se lire comme suit: "Le paiement de contributions régulières et périodiques au trésor impérial" ne serait pas satisfaisant. On voit immédiatement la différence. La résolution présentée en premier lieu par le premier ministre nous aurait empêchés de donner aucune contribution quelconque en argent. On l'a modifiée de la façon que j'ai dit. Le ministre de la Milice, notre ministre de la guerre, ne savait pas alors, et il ne le sait pas encore aujourd'hui, que cette modification avait été apportée à la première résolution. Non seulement le ministre de la guerre ne semble pas connaître cet amendement, mais le ministre de la Justice ne paraît pas la connaître davantage. Car je ne puis croire que le ministre de la Justice ait voulu représenter les faits faussement. Nous avons étudié le droit ensemble, et je ne crois pas qu'il voudrait commettre une telle action; je préfère croire qu'il ne savait pas que la résolution avait été modifiée de façon à permettre l'offre d'une contribution en argent. Le ministre de la Milice insère dans cette résolution un paragraphe entier qui en a été enlevé:

La Chambre a vu avec satisfaction...

C'est ce que l'on disait en premier lieu.

...l'aide qui a été donnée en ces dernières années aux contribuables du Royaume-Uni par le fait que le peuple canadien a pris à sa charge des dépenses militaires considérables que payait autrefois le trésor impérial.

Etait-il nécessaire d'être doué d'un grand courage pour proposer d'envoyer cela à la mère patrie lorsque sir William White avait examiné les arsenaux de marine à Esquimault et à Halifax, et avait constaté que le Gouvernement les avait laissé tomber en ruines? Ce paragraphe est entièrement extrait de la résolution définitivement adoptée, mais notre ministre de la guerre l'ignorait. Il n'y a pas d'erreur à ce sujet, car j'ai pris la peine de lire tout son discours pour m'en assurer. Avant de lire la résolution, il a dit:

L'honorable député de Toronto-nord a déposé une résolution, laquelle a été subséquemment modifiée et est devenue la résolution qui a été finalement adoptée à l'unanimité par la Chambre.....Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps et je vais lire cette résolution.

Il lit ensuite la résolution qui a été d'abord présentée par le premier ministre. J'ai cru qu'il s'était peut-être trompé. J'ai pris la peine d'aller à l'Imprimerie nationale, le 21 du mois dernier, pour y examiner les épreuves, et j'ai constaté que toutes avaient été corrigées, mais que la résolution y était restée. Et vous la trouverez dans l'édition revisée, telle que je l'ai ici et telle qu'elle est représentée comme ayant été finalement adoptée, savoir: la résolution qui a été d'abord proposée par le premier ministre. Cela explique la déclaration faite à Toronto par le ministre de la Justice. Il ne savait pas qu'elle avait été modifiée—notre ministre de la guerre ne savait pas qu'elle avait été modifiée—il ne le sait pas maintenant. Il a corrigé les épreuves et cela se trouve dans l'édition revisée. Elle sera transmise aux futures générations comme étant la résolution adoptée par la Chambre.

Quelques honorables DEPUTES: Oh! oh!

M. CROTHERS: Monsieur l'Orateur, il n'y a rien là qui prête à rire. Il s'agit d'une affaire très sérieuse; car, il nous est permis de supposer que, ne sachant pas, lorsqu'il a prononcé ce discours le 10 février, que cette résolution avait été modifiée, ne le sachant pas trois ou quatre jours après, lorsqu'il a corrigé les épreuves, ne le sachant pas maintenant, je crois que nous pouvons supposer en toute sûreté qu'il a apporté avec lui en Angleterre la résolution primitive. Et qu'a-t-il fait? A la page 26, nous constatons que le représentant canadien, expliquant sous quel rapport on désirait avoir l'avis de l'amirauté relativement aux mesures de la défense navale, dit:

Nous désirons avoir l'avis de l'amirauté relativement aux mesures de défense navale qui pourraient être considérées comme étant compatibles avec la résolution adoptée par le parlement canadien le 29 mars 1909.

Un plan limité à la construction de torpilleurs n'offrirait pas en soi un bon moyen de constituer graduellement une flotte homogène également propre à l'attaque et à la défense.

Il s'agissait d'une consultation privée. On ne nous donne pas de détails. Nous pouvons nous imaginer ce qui est arrivé. Sir Frederick Borden avait rencontré le premier lord de l'amirauté auparavant. Il lui

a présenté son honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, et il a dit au premier lord de l'amirauté que ce gentleman était le chef du ministère canadien considéré par la commission comme laissant à désirer sous le rapport de la conscience, puis il a demandé au premier lord de l'amirauté ce qu'ils pouvaient faire pour renforcer la marine britannique. Le premier lord de l'amirauté leur a dit ce que vous trouverez à la page 23:

Si le problème de la défense navale de l'empire était considéré uniquement comme un problème de stratégie navale, on constaterait que la plus grande production de force pour une dépense donnée, est obtenue au moyen du maintien d'une flotte unique avec, comme accessoires, l'unité d'entraînement et l'unité de commandement. Donc, pour atteindre ce simple idéal stratégique, on produira le maximum de puissance, si toutes les parties de l'empire contribuent, selon leurs besoins et leurs ressources, au maintien de la marine britannique.

De sorte que, lorsque notre ministre de la guerre lui présente notre ministre de la Marine et des Pêcheries, le premier lord de l'amirauté lui dit: Mais le meilleur moyen pour vous de renforcer la marine britannique, c'est de nous offrir une contribution en argent. Oh! mais, a dû dire notre ministre de la guerre, j'ai sur moi une résolution unanimement adoptée par la Chambre des communes—Voyons cette résolution. On exhibe la résolution—le paiement d'un contribution quelconque au trésor impérial ne serait pas satisfaisant. Il a lu la résolution qu'il avait apportée, celle que le premier ministre avait d'abord soumise à la Chambre, et il est évident qu'il ne connaissait pas d'autre résolution que celle-là. Le peuple canadien ne veut pas d'une contribution en argent. C'est bien singulier, a dû dire le permier lord de l'amirauté. Comment expliquerez-vous cela? Je vais vous confier un petit secret, dit le ministre de la Milice. Le premier ministre du Canada souffre d'une affection connue au Canada sous le nom d'autonomie cérébrale, maladie insidieuse qui s'empare bientôt de toutes les facultés mentales et consume tout ce qu'elles ont de plus noble; et lorsqu'elle est arrivée à cette phase, le malade se figure que non seulement lui, mais tous les autres, sont atteints d'autonomie cérébrale, surtout ses compatriotes de la province de Québec. Cela vous explique cette résolution dans laquelle ils disent qu'ils ne veulent rien fournir en argent.

Je crois que selon toute probabilité l'affaire a été faussement représentée à l'amirauté britannique, que la résolution unanimement adoptée par cette Chambre n'a jamais été présentée à l'amirauté britannique, qu'il nous faut recommencer toute l'affaire de nouveau, *ab initio*. Notre ministre de la guerre ne connaissait pas la résolution que nous avons adoptée. J'ai

peine à le croire, mais si vous consultez les "Débats" et si vous voyez l'édition revisée, si vous examinez les corrections qui ont été faites à l'Imprimerie nationale, vous constaterez que l'homme qui est ministre de la guerre au Canada, ne connaît pas la substance d'une résolution qui a été adoptée en cette Chambre pour changer du tout au tout les relations entre le Canada et l'empire britannique. Oui, monsieur l'Orateur, l'autonomie cérébrale—il nous faut l'autonomie. Mais tout le monde sait qu'il est absolument impossible que nous ayons l'autonomie absolue tout en continuant de faire partie de l'empire britannique. Nous ne l'avons pas maintenant. Ce n'est pas nous qui nommons le Gouverneur général. Il est nommé par le gouvernement de la mère patrie. Nous ne sommes pas les ambassadeurs près des cours étrangères pour y surveiller nos affaires.

On parle d'autonomie! Qu'avons-nous à faire en ce qui concerne le comité judiciaire du conseil privé qui juge les causes les plus importantes de notre pays, causes interprovinciales et causes entre le gouvernement fédéral et les diverses provinces? Nous n'avons rien à voir à la constitution de ce tribunal. Monsieur l'Orateur, le seul moyen pour nous d'avoir l'autonomie qui hante le cerveau du premier ministre, consiste à nous séparer de l'empire britannique. Cela est absolument certain. On parle d'autonomie! La province d'Ontario jouit-elle de l'autonomie? Elle en jouit dans une certaine sphère, mais lorsqu'il s'agit d'affaires qui intéressent tout le Canada, il lui faut se soumettre au peuple de tout le pays. Est-ce que la Colombie-Anglaise, le Manitoba et l'Ontario qui envoient aujourd'hui une majorité conservatrice en cette Chambre, jouissent de l'autonomie? Avons-nous le droit de nous gouverner à notre guise? Pas le moins du monde. Pourquoi? Parce que nous appartenons à la Confédération canadienne. Nous faisons partie du Canada et il nous faut nous soumettre à la majorité du peuple canadien. Et si nous appartenons à l'empire britannique, si nous désirons jouir des privilèges et des droits des sujets britanniques, nous ne pouvons avoir l'autonomie parfaite. Cela est impossible. Nous jouissons de l'autonomie dans une certaine sphère; nous n'avons pas l'autonomie absolue. Nous ne saurions l'avoir sans l'absolue indépendance.

On parle aussi de l'impôt. Mais je vous ai lu il y a quelques instants une motion faite par sir John A. Macdonald pour envoyer $100,000 à l'Angleterre lors de la guerre de Crimée. Cette somme était alors, pour le Canada, plus considérable que $20,000,000 ne le seraient aujourd'hui. Comment cela a-t-il affecté notre autonomie? Avons-nous joui de l'autonomie depuis lors, ou avons-nous été, depuis, les esclaves de la Grande-Bretagne parce que nous lui avions volontairement envoyé $100,000?

Nous avons envoyé $50,000 en France pour secourir les inondés; nous avons envoyé $100,000 à San-Francisco pour les victimes du tremblement de terre; nous avons envoyé $100,000 en Sicile, sans violer le grand principe de l'autonomie; mais nous ne pouvons envoyer un seul dollar pour aider à la marine britannique sans violer l'autonomie. L'Angleterre fournit aujourd'hui $1,250,000 pour aider l'Australie à se construire une marine puissante. Les hommes d'Etat britanniques ne semblent rien comprendre en matière d'autonomie. Ils devraient venir ici, recevoir quelques leçons du premier ministre du Canada. Lorsque j'entends les discours prononcés sur ce sujet par nos amis libéraux de la province de Québec, je ne comprends pas très bien ce qu'ils disent, mais je puis saisir le mot autonomie. Sir Wilfrid Laurier se figure qu'il va y avoir des difficultés au sujet de l'autonomie. J'ai remarqué aujourd'hui que l'un de ces honorables députés parlait de l'impôt sans la représentation. Voilà bien autre chose. Mais cet amendement a été proposé précisément dans le but de nous permettre de contribuer en faveur de la marine britannique.

J'ai promis à mes honorables amis de la droite de leur donner des renseignements empruntés au "Globe", et je veux tenir cette promesse, parce que je crois que cela pourra avoir quelque influence sur leurs votes. Voici ce que le "Globe" disait le 31 mars dernier:

Tant que la flotte britannique sera maîtresse de la Manche, nulle flotte européenne ne peut constituer une menace sérieuse pour les rives du Canada.....Au jour de l'épreuve, le but d'importance primordiale serait de rendre la flotte impériale assez puissante pour que le résultat d'un combat ne fut pas douteux.

Le jour où la résolution a été adoptée, le 29 mars dernier, le "Globe" disait:

Il ne peut y avoir le moindre doute, si l'on tient compte des faits, que la mère-patrie acceptera l'aide de ses colonies, en ces temps de crise, avec un enthousiasme reconnaissant. Rien ne saurait être plus propre à mettre fin à la rivalité effrénée de l'Allemagne que la conviction, de sa part, de l'inutilité de la lutte. En pareil cas, les colonies rendront un grand service aux contribuables allemands en même temps qu'aux contribuables britanniques. Nous ne sommes pas de ceux qui croient que l'invasion de la Grande-Bretagne soit maintenant praticable. Là n'est pas le danger. Le péril est dans l'avenir, lorsque la flotte allemande aura atteint un degré de puissance tel qu'elle n'aura plus besoin d'user de ménagements. Il y aurait un défi direct pour un essai des forces respectives et si l'amiral allemand avait le dessus, l'empire britannique tel qu'il est constitué, aurait vécu. La vaillance anglaise, écossaise et irlandaise ne servirait guère. Les îles seraient assiégées; on leur couperait les vivres et elles seraient forcées de se rendre à discrétion.

Voilà une perspective qui n'est certes pas très riante, et tant qu'un pareil dénouement pourra être considéré comme possible même dans un avenir très éloigné, il faut que toutes les parties de l'empire serrent les rangs afin de rendre sa réalisation impossible.

J'ai une autre citation du "Globe", du 26 mars, qui plaira mieux à ces honorables membres. Je les prie d'écouter ceci avec une attention toute particulière:

La sorte de vaisseau qu'il faudrait construire est déterminée par les circonstances. Dans cette rivalité qui les anime, l'Allemagne et l'Angleterre poussent à la construction de navires de premier ordre. S'il faut que le Canada se mette à construire une flotte de guêpes et de frelons, cela n'aura aucun effet moral sur la situation. Ce que nous aimerions que fît le Canada, ce serait de manifester par ses actes une volonté vraie de se ranger avec joie et fierté aux côtés de la mère patrie dans sa lutte pour la meilleure flotte qu'il y ait au monde.

On ne favoriserait guère à cette époque l'idée d'une flotte de guêpes et de frelons comme propose de la construire la présente administration.

J'ai ici un autre petit extrait du "Globe", qui peut avoir de l'intérêt pour quelques-uns de nos amis les ministériels. Cela a été écrit peu de temps après que la résolution a été adoptée:

On a dit bien des choses au sujet de la protection qu'il conviendrait de donner aux côtes du Canada.

C'est justement là-dessus que nos amis de la droite dissertent en ce moment: protéger nos côtes, protéger les côtes de la Colombie-Anglaise. Ils ont là-bas quelque ennemi imaginaire qui se prépare à attaquer la Colombie-Anglaise, et, pour repousser cet ennemi, ils feront partir pour le Pacifique leur essaim de guêpes et de frelons.

On a dit bien des choses au sujet de la protection qu'il conviendrait de donner aux côtes du Canada. Le seul moyen de les rendre imprenables, c'est de nous assurer que les flottes qui entourent les Iles-Britanniques sont maîtresses indiscutables de l'océan.

Voilà la sorte de matériel qu'il nous faut:

Le seul moyen de les rendre imprenables, c'est de nous assurer que les flottes qui entourent les Iles-Britanniques sont maîtresses indiscutables de l'océan. Du moment qu'il doute, le Canada se trouve en danger.

Guêpes et frelons importent peu: du moment que la flotte britannique est en danger dans la mer du Nord, le Canada est en danger, s'il a quelque amour pour l'empire britannique et s'il désire y demeurer attaché.

Du moment qu'il y a doute sur ce point, de ce moment-là le Canada est en danger, et tout vaisseau que le peuple canadien pourrait fournir à la défense des côtes ne serait qu'une faible barrière contre des flottes devenues supérieures. La question qu'il conviendrait de poser à l'amirauté serait celle-ci: Que pourrait faire le Canada, dans la mesure de ses

moyens, pour vous donner toute l'aide possible? Cela, nous croyons que le Gouvernement est prêt à le faire, et qu'il aura l'appui de de tout le peuple canadien.

Or, l'amirauté anglaise a été consultée, et l'on a répondu que, pour affermir le gouvernement anglais, le mieux à faire serait de lui donner de l'argent, mais, voyant qu'on ne voulait pas donner de l'argent, l'amirauté anglaise a fort généreusement ajouté:

Il convient de ne pas perdre de vue les circonstances diverses où se trouvent nos possessions d'outre-mer.

Oui, les circonstances diverses.

Leur position géographique les soumet à une tension variant en intensité et en qualité. Certaines particularités de leur histoire jointes aux conditions physiques du pays ont donné naissance chez elles à un sentiment national qui leur est propre et qui cherche une occasion de s'exprimer.

5. Dans l'opinion de l'amirauté, un gouvernement désireux de créer au Canada une marine devrait viser à former une unité tincte, la plus petite étant celle qui, manœuvrable en temps de paix, serait encore, en temps de guerre, susceptible de servir dans les parties qui la composent.

6. Dans certaines conditions, l'établissement de flottilles locales, comprenant torpilleurs et sous-marins, pourrait être de quelque secours en temps de guerre pour les opérations de la flotte; mais de telles flottilles ne sauraient coopérer à la protection du commerce sur la haute mer et contribuer à repousser les attaques des croiseurs et des escadres hostiles.

Un programme qui se limiterait à des torpilleurs ne serait pas de soi un bon moyen d'arriver à la constitution d'une flotte propre tout à la fois à l'attaque et à la défense.

On a donc premièrement demandé de l'argent et, à défaut d'argent, la formation d'une flotte complète. Les représentants du Canada ont refusé l'une et l'autre chose.

Après cela, on vient dire que l'amirauté anglaise approuve ce que l'on propose. L'amirauté anglaise se compose d'hommes honorables et, quand ils demandent de l'argent et qu'on leur répond qu'ils n'en auront pas; quand ils demandent une flotte complète dans toutes ses parties et qu'à cette demande, les représentants du gouvernement canadien répondent qu'ils n'en feront rien, alors ces hommes décident de nous dire: Combien d'argent allez-vous dépenser? A quoi ils leur est répliqué: Nous voulons bien dépenser de deux cent à trois cent mille piastres par année; et puis l'on nous dit que l'amirauté anglaise se déclare satisfaite. Sans doute: ces hommes ont eu assez de délicatesse pour dire: Nous sommes très heureux de ce que vous voulez bien faire.

En vérité, monsieur l'Orateur, par cette résolution nous avons parfaitement le droit de voter cette somme. Que l'on me permette de dire un mot au sujet de cette résolution. Chacun de nous se rappelle les circonstances dans lesquelles elle a été

adoptée, et je ne crois pas qu'il soit honnête et juste aux membres de la droite de courir le pays et d'y faire des déclarations peu conformes à ce que l'on sait. Comme l'a dit l'honorable député de Jacques-Cartier, ce n'était pas le moment de se mettre en désaccord avec la Chambre. L'intérêt de l'empire semblait exiger l'unanimité dans l'expression de ce vœu. On sait pourtant que nombre de ministériels n'approuvaient pas la chose. Plusieurs—et nous le savons pour le leur avoir entendu dire dans l'intimité—n'approuvent pas ce projet de défense navale. Nous savons que l'un d'eux a dit au commencement de cette session que, s'ils étaient libres, toute l'affaire serait recommencée. Oui, s'ils étaient libres, mais ils ne le sont pas. Permettez-moi de le répéter, monsieur l'Orateur, le Canada n'a jamais donné un sou pour aider à la marine anglaise. Le premier ministre du Canada a péremptoirement refusé, en 1907, de faire quoi que ce soit en vue de renforcer cette marine. Aujourd'hui, que propose-t-on? On propose que nous construisions une flotte de "guêpes et de frelons", comme l'appelle le "Globe".

Et que fera le premier ministre s'il survient une guerre? Il nous l'a dit: il ira haranguer son peuple de la province de Québec et tâchera de persuader à ses compatriotes d'enfourcher ses guêpes et frelons du Saint-Laurent pour voler à travers l'océan, au secours de la mère patrie. Il pourrait tout aussi bien leur demander de se jeter à l'eau et de franchir l'océan à la nage.

La proposition que nous fait le Gouvernement va nous entraîner dans des dépenses interminables. La marine britannique coûte, chacun sait cela, $165,000,000 par année. Voulons-nous nous engager dans une entreprise de cette sorte sans au moins prendre l'avis de notre bon peuple canadien? Je me suis toujours opposé à la construction de Transcontinental avant que le peuple eût été consulté; pourtant, cette entreprise n'est rien comparativement à ce que va coûter la construction et l'entretien, pendant dix ans d'une marine.

En retour de la protection que l'Angleterre nous a fournie depuis cent cinquante ans, en récompense de celle qu'elle va nous donner durant les vingt ans que va se construire cette marine que l'on projette, notre devoir ne serait-il pas, si nous avions un peu de respect pour nous-mêmes, de lui dire: Voici toujours vingt millions pour vous aider à rétablir une marine qui vous coûte un milliard.

Il y a cent cinquante ans que ce pays est passé à l'Angleterre, et, quand ce sera effacée par la lente dégradation des ans l'inscription gravée sur le monument qui garde les hauteurs, Wolfe vivra dans le cœur de la nouvelle génération comme un

mot d'ordre aux siècles futurs assoiffés de liberté.

M. J. A. DUBEAU (Joliette) (texte): Monsieur l'Orateur, en prenant la parole pour continuer ce débat, je ne me propose pas de retenir longtemps l'attention de la Chambre.

Sans doute, je pourrais bien m'abstenir de me prononcer autrement que par mon vote, sur l'important projet de loi qui nous est actuellement soumis.

Mais je ne voudrais pas laisser supposer que j'ai tenté par mon silence de me soustraire à la responsabilité que comporte le mandat qui m'a été confié par mes électeurs.

C'est pourquoi, je tiens en cette circonstance à définir et à motiver l'attitude que je crois devoir prendre.

Tout d'abord, qu'il me soit permis de dire que l'effet de ce projet de loi concernant le service naval canadien, ne sera pas de faire entrer notre pays dans un militarisme exagéré et ruineux, mais seulement de lui permettre de pouvoir compter sur une protection raisonnable.

Qu'il me soit également permis d'ajouter que si nous croyons aujourd'hui qu'il est de notre devoir d'enterprendre la création d'une marine, comme l'on a cru bon, il y a cinquante ans, d'organiser notre milice, ce n'est pas certes dans un but offensif, mais uniquement défensif, car, j'en suis bien convaincu, personne dans cette Chambre ni dans le pays ne désire la guerre Tous, tant que nous sommes, nous voulons la paix et la tranquilité dans laquelle nous avons vécu depuis plusieurs années.

Mais bien que tels soient les sentiments qui nous animent, je prétends qu'il serait téméraire de notre part de nous endormir dans une complète sécurité. Tenant compte de l'expérience du passé et des leçons de l'histoire, plutôt que des déclamations de ces optimistes qui vont partout, proclamant bien haut, que nous n'avons aucun besoin de moyens de défense, je prétends avec non moins de conviction que le moment est venu pour le Canada, de commencer l'organisation d'un service naval tel que prévu par ce projet de loi.

Je n'ai pas besoin de répéter ici que le Canada occupe dans le monde une position dons nous avons droit d'être fiers. Nous avons un commerce supérieur à celui de plusieurs pays d'Europe. La Providence nous a dotés de voies fluviales que les étrangers nous envient. Nos ports pourront avant longtemps rivaliser avec les meilleurs ports d'Amérique. Nous avons des milliers de milles de voie ferrée sillonnant le pays d'une extrémité à l'autre. Nous avons des villes superbes, un sol fertile, une agriculture florissante, avec une population de sept millions marchant hardiment dans la voie du progrès. Et ayant obtenu de l'Angleterre le droit de faire nos traités, nous jouissons ainsi de la plus grande autonomie.

C'est dire que nous avons jeté les bases solides d'une nation dans les destinées de laquelle nous avons foi.

Mais, comme on l'a dit, l'extension d'un pays n'est pas sa protection.

Ce n'est donc pas assez pour nous d'avoir développé notre pays comme nous l'avons fait, le devoir nous incombe également de le protéger contre tout danger que le conflit des intérêts peut faire surgir tout à coup.

A cette fin, il nous importe de perfectionner graduellement nos moyens de défense sur terre et sur mer. Car aucune nation n'a jamais pu exister et se maintenir sans posséder les moyens nécessaires pour défendre son territoire, protéger son commerce et garantir sa puissance matérielle et sa grandeur morale.

Si absorbés que nous soyons dans le développement des richesses et des ressources naturelles de notre pays, nous ne devons pas pourtant chercher à nous soustraire aux responsabilités et aux obligations qui nous incombent comme nation, pour la défense et la protection du riche héritage dont nous jouissons.

Jusqu'à présent nous avons fait des dépenses relativement considérables pour mettre le pays en état de défense. Nous avons commencé l'organisation d'une milice permanente. Nous nous sommes chargés des garnisons d'Halifax et d'Esquimalt. Nous avons construit des salles d'armes et des salles d'exercice qui sont de la plus grande utilité pour les militaires. Nous avons dans la province de Québec une excellente manufacture d'armes. Nous faisons enseigner l'art militaire à un grand nombre de citoyens, particulièrement à la jeunesse de notre pays.

Je n'hésite donc pas à dire que sur terre le Canada a fait généreusement son devoir.

Mais un pays comme le nôtre, borné par deux océans, et ayant un littoral de plusieurs mille milles, n'a pas seulement besoin d'une armée de terre, il lui faut une marine, pour protéger ses côtes, ses ports de mer et son commerce.

C'est dans ce but que le Gouvernement propose maintenant de commencer d'une façon sage et prudente l'organisation de forces navales.

Ce projet de loi dont l'adoption est essentiellement dans le domaine des mandataires du peuple ne fait que donner suite à une politique énoncée depuis plusieurs années.

En effet l'opportunité de l'organisation de notre défense navale n'est pas une question nouvelle.

Elle fut discutée en plus d'une occasion déjà. C'est ainsi que lors de la conférence impériale de 1902, nos ministres qui s'étaient rendus à Londres pour discuter

les questions intéressant l'empire, déclarèrent que le gouvernement avait l'intention d'entreprendre l'organisation d'une marine. Le rapport de la conférence fut discuté l'année suivante dans cette Chambre, et le résultat de cette conférence, de même que l'attitude de nos délégués parurent satisfaisants.

L'an dernier, la Chambre a approuvé à l'unanimité une résolution résumant la politique formulée lors de la conférence de 1902 relativement à notre défense navale.

Mais la session était à peine terminée que certains députés de l'opposition commençaient à dénoncer la politique adoptée à l'unanimité par cette Chambre, le 29 mars dernier. Et ils continuent dans cette enceinte leurs critiques et leurs attaques contre le présent projet de loi concernant le service naval canadien, projet de loi pourtant qui ne fait que mettre à exécution une politique qu'ils approuvaient l'an dernier et dont le principe fondamental est écrit dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, ainsi que dans notre loi sur la milice refondue en 1893, et insérée dans nos statuts revisés de 1886.

Pourquoi ce changement d'attitude, si ce n'est parce que sur cette question, comme sur bien d'autres, les adversaires du Gouvernement ne veulent pas se départir d'une tactique qui leur est chère et qui consiste à prôner une politique différente dans diverses parties du pays.

C'est ainsi que dans la province de Québec, on combattra le projet de loi de défense navale sous prétexte qu'il nous conduit à l'impérialisme; et dans l'Ouest ainsi que dans Ontario, nos adversaires dénonceront également ce projet de loi comme n'étant pas conforme aux recommandations de l'amirauté anglaise et ne répondant pas à nos devoirs envers l'empire.

A Toronto comme à Winnipeg, on dira que le Gouvernement Laurier est déloyal à l'empire, tandis que dans la province de Québec, on dénoncera sir Wilfrid Laurier comme traître à sa race et le sacrifiant pour soutenir les guerres de l'empire.

Mais en dépit de ces appels aux préjugés et aux passions populaires, les électeurs du Canada sauront bien apprécier comme elle doit l'être, l'attitude des deux partis en présence et se ralier à la politique vraiment canadienne suivie par le Gouvernement actuel sur cette question.

L'organisation d'un service naval canadien, c'est un projet qui s'impose par suite du développement du pays.

Il y a cinquante ans, nous avons jeté les bases de notre milice. Ses débuts furent modestes, elle s'est développée graduellement, et aujourd'hui son utilité et son efficacité ne sauraient être contestées par personne.

Pourquoi ne ferions-nous pas pour notre marine ce que nous avons fait pour notre milice?

M. DUBEAU.

Des pays qui ne sont pas plus considérables, plus riches, qui sont même moins populeux que le Canada, tels que plusieurs républiques de l'Amérique du Sud, ont leur marine. Pourquoi n'aurions-nous pas la nôtre?

En vertu de quelle loi pourrions-nous nous dispenser de prendre les moyens auxquels les autres pays ont recours pour se protéger sur terre comme sur mer?

Est-ce la doctrine de Monroe qui nous autorise à faire ainsi exception à la règle générale?

Cette doctrine nous permet-elle de compter sur une protection efficace de la part des Etats-Unis? Il serait, certes, bien téméraire de chercher exclusivement notre sécurité en cas de guerre, dans cette doctrine politique indéfinie et vague qui ne s'applique peut-être pas même au Canada.

Mais cette doctrine s'appliquerait-elle, nous ne devrions pas, autant par fierté nationale que par intérêt, l'accepter comme notre seule protection, parce que cette doctrine est incompatible avec notre développement comme nation et avec nos idées d'autonomie.

En effet, non seulement ce serait déjà une certaine humiliation pour le Canada d'être obligé de faire appel à l'aide des Etats-Unis, mais le résultat pratique pourrait être encore plus désastreux.

Quel prix n'aurions-nous pas à payer pour cette protection des Etats-Unis qui pourraient exiger, ou bien que nous leur abandonnions une partie de notre territoire, ou bien que nous leur concédions certains privilèges exhorbitants.

Si nous ne pouvons pas nous reposer sur la doctrine Monroe pour la défense de notre pays, nous ne pouvons pas non plus compter uniquement sur la protection de l'Angleterre.

Dans bien des cas, la Grande-Bretagne ne pourrait pas se porter à notre secours quand bien même elle le voudrait, par exemple, elle pourrait être obligée de faire face à l'ennemi qui tenterait de l'attaquer au cœur même de sa puissance. De plus la grande distance à laquelle elle se trouve placée du Canada, et le hasard des mers sont autant d'obstacles que l'Angleterre ne pourrait surmonter à un moment donné.

Nous ne pouvons donc laisser à l'Angleterre seule la tâche de la défense de notre territoire, de nos ports, de notre commerce, de nos institutions, de nos familles, de la patrie enfin. Nous devons trouver dans une confédération comme la nôtre, les éléments de notre défense, tant sur mer que sur terre.

C'était bien là aussi le sentiment de sir George Etienne Cartier, au temps de la confédération, puisque dès 1864, il formulait son programme dans les termes suivants:

Une autre considération de la plus haute importance est la défense du pays. Dans l'état

où nous sommes, une province ne peut demander l'aide d'une autre, en cas d'attaque, mais avec la confédération, nous aurons une armée de 200,000 hommes et une marine de 60,000.

Par ces paroles que je viens de citer, l'on voit d'abord que le projet d'une marine n'est pas une innovation, puisqu'il en était fait mention dès le début de la confédération; et l'on voit de plus que dès cette époque, Cartier était lui-même des plus favorables à un tel projet, puisque, comme il le déclare, c'était une des considérations qui l'engageait à demander la confédération.

En combattant la politique du Gouvernement sur cette question, et en répétant partout la déclaration faite à Lachine en novembre dernier par l'honorable député de Jacques-Cartier, que le Canada n'a aucun besoin d'une flotte, les adversaires du Gouvernement dans la province de Québec, abandonnant donc les traditions de ce grand patriote, sir George Etienne Cartier, dont ils se réclament pourtant en toute occasion.

Mais tandis que dans la province de Québec, les adversaires du Gouvernement combattent le bill de la défense navale comme inopportun et contraire à notre autonomie, dans les autres provinces, la politique du Gouvernement sur cette question est dénoncée, parce que nous conservons le contrôle de notre flotte et que nous refusons de mettre immédiatement à la disposition de l'Angleterre une somme suffisante pour l'achat de deux Dreadnought.

Mais toutes ces prétendues objections à la politique du Gouvernement se réfutent les unes par les autres.

En effet, tandis que dans la province de Québec les adversaires du Gouvernement sont opposés à l'établissement d'un service naval canadien, parce qu'ils prétendent que nous n'aurions pas le contrôle de ce service qui serait sous l'autorité de l'amirauté anglaise, dans les autres provinces on attaque le présent projet de loi, parce qu'il confère au Gouvernement canadien le pouvoir d'empêcher les forces navales du Canada d'agir conjointement avec celle de l'empire en temps de guerre.

Tandis que dans la province de Québec, les adversaires du Gouvernement prétendent que nous n'avons aucun besoin de défense navale, qu'aucun danger ne nous menace, dans les autres provinces, ils prétendent que la guerre est sur le point d'éclater en Angleterre, et que nous devrions fournir à celle-ci une contribution immédiate de pas moins de vingt millions, pour l'achat de deux Dreadnought afin de garantir la suprématie de l'Angleterre.

Enfin, tandis que les adversaires du Gouvernement demandent un plébiscite pour la construction d'une flotte d'environ 15 millions, ils sont disposés à verser immédiatement sans consultation populaire, dans le trésor impérial, une somme de 20 à 25 millions et même beaucoup plus.

En présence de l'attitude diamétralement opposée du Gouvernement et de l'opposition, je n'ai pas besoin d'insister davantage pour détruire cette légende que l'on cherche à créer dans la province de Québec, à l'effet que le présent projet de loi est le résultat d'un compromis quelconque entre le très honorable premier ministre et l'honorable chef de l'opposition.

Tous deux, s'ils ont approuvé comme toute cette Chambre d'ailleurs, la résolution du 29 mars 1909, sur laquelle est basée le présent projet de loi, il est bien évident, qu'aujourd'hui, l'honorable chef de l'opposition préconise par l'amendement qu'il présente à la Chambre, une politique différente de celle du Gouvernement.

Ayant à choisir, en de telles circonstances, entre le projet de loi du Gouvernement concernant notre marine et les propositions de l'opposition, c'est sans la moindre hésitation que je vais appuyer de mon vote la politique du Gouvernement, parce que cette politique sauvegarde absolument notre autonomie, qu'elle est plus conforme à nos aspirations nationales, et aussi parce que j'ai confiance que cette politique recevra l'entière approbation, non seulement de la grande majorité des électeurs du comté que j'ai l'honneur de représenter, mais aussi de la majorité des électeurs de ce pays.

A l'honneur des électeurs du comté de Joliette, à la plupart desquels je me suis fait un devoir d'aller faire connaître, au cours de l'été dernier, la politique formulée par la résolution du 29 mars 1909, que le Gouvernement ne fait maintenant que mettre à exécution, je crois pouvoir dire que cette politique a été bien accueillie par ceux d'entre eux à qui je l'ai exposée dans les diverses paroisses du comté.

En votant comme je me propose de le faire à la fin de ce débat, j'ai l'assurance de conserver la confiance de mes électeurs, tout en accomplissant mon devoir de Canadien et de citoyen britannique.

M. JAMES J. DONNELLY (Bruce-sud) propose le renvoi de la suite du débat.

(La motion est adoptée, et la suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.)

Sur motion de M. Fielding, la séance est levée à onze heures et demie du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 3 mars 1910.

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

QUESTIONS.

VENTE DE TERRE A M. W. F. CROSBIE.

M. W. H. SHARPE demande:

Le ¼ nord-est de la section 11, township 1, rang 9, acheté par M. W. F. Crosbie à la

vente des terres des écoles tenue à Manitou, le 30 mai 1907, a-t-il été payé $208 par M. Crosbie et le montant total ou une partie de ce dernier a-t-il été remis à l'acquéreur? Dans l'affirmative, quel est ce montant et quand a-t-il été remis?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Non, cet argent n'a pas été remis. C'est M. Crosbie lui-même qui a demandé l'annulation de la vente, car il ne voulait pas signer la convention au prix indiqué. D'après les règlements du ministère l'argent ne pouvait lui être rendu.

VENTE DU BOIS SUR L'ILE DE LA TOMBE DU GEANT.

M. GEORGE TAYLOR demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandé pour la vente de l'érable, du hêtre, du tilleul, du bouleau et de la pruche de neuf pouces et plus de diamètre sur souche, sur l'île Giant's-Tomb, baie Georgienne, en 1908?
2. Dans l'affirmative, dans quels journaux les annonces ont-elles été publiées?
3. A quelle date l'annonce a-t-elle été publiée, et quelle période a été fixée pour soumissioner?
4. Une estimation des diverses espèces de bois ci-dessus mentionnées a-t-elle été faite avant la vente? Dans l'affirmative, quelle est la date du rapport et par qui a-t-il été présenté?
5. Si un rapport a été fait, quelles quantités de ces diverses espèces se trouvent sur ladite île et quelle en est la valeur par mille?
6. Combien de soumissions ont été reçues, quels sont les noms des soumissionnaires, les prix stipulés et le nom du soumissionnaire heureux?
7. Si la vente a eu lieu, du bois a-t-il été abattu en vertu de cette vente, et des paiements ont-ils été faits à ce sujet?
8. Le contrat de vente stipule-t-il une date pour l'enlèvement du bois?
9. Les soumissionnaires ont-ils reçu du département des rapports quant à l'estimation des quantités de bois faite par le département?
10. Les Indiens ont-ils demandé que cette vente soit faite? Dans l'affirmative, quand?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Oui.
2. Le "Globe", de Toronto, deux insertions; le "Bulletin" de Collingwood, deux insertions; le "Times" d'Hamilton, deux insertions; le "Monitor" de Meaford, deux insertions; le "Free Press" de Midland, deux insertions; l'"Era" de Newmarket, deux insertions; le "Sun" d'Owen-Sound, trois insertions; le "Herald" de Penetanguishene, deux insertions.
3. Date de l'annonce, le 4 septembre; les soumissions devant être reçues jusqu'au 1er octobre 1908, à midi.
4. Oui. Le rapport porte la date du 1er mai 1910, et il a été préparé par l'inspecteur du bois attaché au ministère.
5. Quantités de bois estimées et leur valeur y compris les droits—hêtre, 2,457,000 pieds, mesure de surface à $2, $4,915.20; érable, 720,000 pieds, mesure de surface à $3, $2,160; tilleul et bouleau, 259,200 pieds, mesure de surface à $2, $518.40. Pruche et autres essences 509,000 pieds, mesure de surface à $2, $1,000. Total, $8,593.60.
6. Deux soumissions ont été reçues, l'une de M. D. S. Pratt offrant $3,600; l'autre de la compagnie manufacturière C. Beck offrant $3,750. Cette dernière soumission se trouvant la plus élevée fut acceptée. Outre ce paiement de $3,750, la compagnie doit acquitter suivant le tarif des droits pour la coupe du bois, droits qui s'élèveront, d'après la réponse donnée à la question n° 5, à $6,014.30, ce qui formerait un total de $9,164.30.
7. Les droits ont été dûment acquittés ainsi que le loyer de ce terrain et le coût du renouvellement le 30 avril 1909, mais on n'a pas encore reçu d'état indiquant la quantité du bois abattu. On doit croire qu'on n'a pas encore commencé à abattre ce bois.
8. Aucune date n'a été fixée pour l'enlèvement du bois.
9. Non.
10. Les Indiens ont cédé cette île ainsi que d'autres, pour que le Gouvernement fédéral les offrît en vente, et cela, le 5 juin 1856.

EXPORTATION DE PRODUITS.

M. W. H. SHARPE demande:

Relativement au "Weekly Report", du 28 février 1910, où il est dit que les produits agricoles exportés se répartissaient comme suit:

1906	$57,586,509
1907	45,298,791
1908	43,217,374
1909	44,908,119

Quels sont les différents produits compris dans cette liste, et quelle est la quantité totale de chacun de ces produits qu'on a exportés au cours de ces quatre années?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Le renseignement, publié dans le "Weekly Report" du ministère du Commerce et de la Navigation et dont il est question, se trouve mal cité dans la question posée par l'honorable représentant de Lisgar. Les chiffres mentionnés dans cette question se rapportent aux exportations des animaux et de leurs produits, mais non pas à celles des produits agricoles. Dans tous les cas, le renseignement demandé exige une réponse trop étendue pour qu'on puisse la mettre sous la forme d'une réponse à une question; on devrait demander le dépôt d'un état.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE.

La Chambre passe à la suite de cette discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier, tendant à la 2e lecture du projet de loi

(n° 95) relatif à la marine de guerre du Canada, ainsi que sur l'amendement de M. Borden et le sous-amndmnt de M. Monk.

M. J. J. DONNELLY (Bruce-sud): Monsieur l'Orateur, il y a déjà un mois que le très honorable premier ministre a proposé que ce projet de loi fût lu une seconde fois, et durant une partie considérable de ce mois, le temps de la Chambre a été occupé par les honorables députés qui ont traité longuement cette question, tout en discutant des sujets qui ne se rapportaient que de très loin à cette dernière. En vérité, à certain moment, le débat a semblé prendre la forme d'une lutte entre les membres de la députation pour savoir qui des honorables députés rempliraient le plus d'espace, par son discours, dans le compte rendu officiel des débats. On compte 221 députés en cette Chambre, et si chacun d'eux voulait se prévaloir du privilège de discourir longuement sur toutes questions importantes soumises à notre examen, le résultat serait que peu ou point d'affaires publiques seraient débattues ici.

Je comprends parfaitement qu'un membre qui présente un projet de loi, et que peut-être trois ou quatre autres membres de cette Chambre qui connaissent quelque chose du bill en question puissent entrer dans tous les détails de la question en discussion, mais les orateurs qui suivent devraient montrer un peu de considération pour les autres membres de la Chambre; ils devraient tenter un effort pour condenser leurs observations. S'il n'y a pas d'amélioration quelconque sous ce rapport, j'estime, monsieur l'Orateur, qu'il nous faudra nécessairement établir une troisième Chambre, une espèce de chambre chauffée à l'air chaud où ces discoureurs de deux et de trois heures pourront avoir l'occasion de donner libre cours à leur faconde, sans causer une perte de temps entraînant des dépenses considérables pour le pays.

Pour être conséquent, je vais abréger mes observations.

Si ce projet de marine que nous discutons maintenant, est adopté, il nous faudra d'abord dépenser près de $15,000,000 dans l'achat ou dans la construction des navires qui composeraient cette flotte, et la mise à exécution de ce projet entraînerait une dépense annuelle de $5,000,000 ou $6,000,000 nécessitée par l'entretien de cette marine. Il nous faudrait encore une école où l'on enseignerait tout ce qui se rapporte à la marine de guerre et un ministère spécial, ce qui, tout en permettant au Gouvernement d'ajouter à la liste déjà trop longue de ses favoris, créerait un élément nouveau et non productif au sein de notre population. Je ne suis pas un de ceux qui sont toujours prêts à se dérober à toute dépense quelconque, mais je crois fermement qu'avant de nous lancer dans une entreprise aussi considérable que celle-ci dont la réalisation coûtera si cher au pays, nous devrions étudier avec soin ce que seraient les résultats probables de notre décision.

D'après tout ce que j'ai pu recueillir des discours des honorables membres qui ont appuyé ce projet de loi, je dois croire que lorsque cette marine projetée deviendra une réalité, nous aurons deux navires du type "Bristol" et deux torpilleurs dans l'océan Pacifique, et deux navires du type "Bristol" et quatre torpilleurs ainsi que le "Niobé" dans l'océan Atlantique. Le motif avoué de la création de ces navires de guerre, c'est qu'ils donneront au Canada une certaine protection maritime.

Si les pirates n'étaient depuis longtemps disparus, il y aurait peut-être quelque raison de créer une flotte semblable pour mettre le pays à l'abri des déprédations des flibustiers modernes; mais en tant que navires de combat destinés à se mesurer avec ceux qui pourraient attaquer nos navires marchands ou nos ports maritimes, les vaisseaux de notre flotte ne seraient d'aucune utilité. Certains des principaux organes ministériels prétendent que ces navires seront très rapides et capables d'échapper à la poursuite. C'est fort heureux, car le jour où l'on signalera à l'horizon la fumée de quelque Dreadnought ennemi, ils seront obligés de s'enfuir à toute vapeur, et je considère qu'une flotte ainsi destinée à se sauver n'est guère à l'honneur du Canada et ne vaut pas ce qu'elle aura coûté.

Comme il a maintes fois été question du "Niobé" qui, dit-on, doit être placé à la tête de l'escadre de l'Atlantique, il ne sera peut-être pas hors de propos de donner lecture de la dépêche suivante que le "Star" de Montréal publiait dans son édition d'hier, et qui fait voir quelle sorte de vaisseau est le "Niobé":

> On critique vertement le "Niobé". Inutile comme unité de combat, dit la "Pall Mall Gazette". La plupart des navires de cette catégorie possèdent de mauvaises chaudières, dit le même journal.
>
> (De notre corespondant particulier, par câble spécial).
>
> Londres, 2 mars. (reproduction interdite).—Certaines autorités en matière navale parlent avec mépris du "Niobé", croiseur que le gouvernement a acheté de l'Amirauté. La "Pall Mall Gazette" dit: Le "Niobé" est un croiseur protégé du type "Diadem", muni de chaudières Belleville. Pour le combat, les navires de cette catégorie sont inutiles et l'ont toujours été, étant insuffisamment armés et protégés. On a constaté que la plupart d'entre eux sont pourvus de chaudières fort défectueuses, et il a fallu y faire des réparations très coûteuses.
>
> A l'heure actuelle, le "Niobé" sert de navire amiral de la 3e division de l'escadre de la Manche, stationné à Davenport, mais on

doit l'envoyer sous peu au Canada avec ses officiers et maîtres, qui doivent servir d'instructeurs à la marine canadienne.

WINDERMERE.

Nous aurons à la tête de notre flotte un navire que ses chaudières défectueuses rendent incapable de tenir la mer, un navire construit depuis à peu près onze ans et d'un type aujourd'hui démodé.

Monsieur l'Orateur, je suis de ceux qui estiment que nous devrions, par amour-propre et par égard pour les contribuables anglais, contribuer de quelque manière au maintien de la flotte britannique. C'est cette flotte qui depuis un siècle protège exclusivement notre commerce maritime, et quelle que doive être la valeur de la future marine canadienne, je considère que le commerce maritime du Canada devra, pendant bien des années encore, compter sur la protection de cette même flotte historique.

On dit parfois que notre commerce maritime n'a pas eu besoin de protection; il est certain que s'il n'en a pas eu besoin, c'est qu'à toute époque il a profité de l'appui et du prestige de la marine de guerre de l'Angleterre. Le Canada est un pays relativement jeune possédant de vastes ressources encore inexploitées. S'il se trouve ici des collègues qui croient que nous pourrons développer notre pays en l'absence de la sécurité dont nous jouissons en tant que partie de l'empire, je dois dire que je ne partage pas leur sentiment. Je tiens à ce que le Canada continue de faire partie de l'empire britannique. En ce pays, les citoyens de toute classe, de toute race et de toute croyance jouissent d'une liberté qu'ils ne connaîtraient sous aucun autre régime.

Si nous voulons continuer à faire partie de l'empire, si nous voulons le maintien de cet empire, il faut assurer le maintien de la suprématie navale de l'Angleterre. Des 400,000,000 d'habitants de l'empire, 40,000,000 demeurent dans les limites des Iles-Britanniques. Les diverses parties de l'empire sont séparées par de vastes mers; sous la protection de la flotte anglaise, les routes maritimes qui relient les différentes parties de l'empire seraient au pouvoir de l'ennemi, et la Grande-Bretagne serait bien près d'être soumise le jour où se trouveraient fermées les routes par où elle reçoit ses approvisionnements d'outre-mer.

Si je demande que l'on accorde de l'aide à la marine anglaise, ce n'est pas que je compte sur cette marine pour l'attaque; c'est plutôt parce que je considère que c'est dans la suprématie navale de l'Angleterre que réside la meilleure garantie de la qaix universelle.

Au cours du présent débat, on a mainte fois rappelé avec quelle rapidité l'Allemagne accroît sa puissance navale. Je ne vois pas de grave raison de trouver à redire à cela. Tant que subsisteront les conditions

présentes et que les nations ne règleront pas leurs différends par la voie de l'arbitrage, les Allemands auront toute raison d'accroître la puissance de leur marine aussi rapidement qu'il leur est possible. Quant à nous, nous avons intérêt à ce que l'Angleterre continue de garder l'empire des mers.

Nous ne voulons pas la guerre avec l'Allemagne. En ce pays, dans l'ouest de l'Ontario notamment, on compte un grand nombre de citoyens d'origine allemande; et moi qui me suis mainte fois trouvé en rapport avec eux, je n'hésite pas à dire que dans l'agriculture, dans l'industrie aussi bien que dans toutes les autres carrières, ils font montre d'un civisme admirable; ils constituent un élément de population qui n'a pas de supérieur. En tant que citoyens du Canada, je les considère comme de fidèles sujets britanniques; et si l'Angleterre venait à être attaquée, je suis persuadé qu'ils seraient prêts, quel que fût l'ennemi, à prendre part à la défense de l'empire. Ce sont des gens industrieux et aimant le progrès, et le sens des affaires, qu'ils possèdent à un très haut degré, fait, autant que j'ai pu voir, qu'ils voient d'un mauvais œil que l'on consacre des deniers publics à la création d'une flotte destinée à jouer à cache-cache, comme celle dont l'établissement est prévue par le projet de loi.

Bref, je considère que notre situation financière ne nous permet pas en ce moment d'établir une flotte effective, et que mieux vaut se passer de flotte que d'en avoir une mauvaise. Mais comme notre richesse grandit rapidement, le jour viendra où nous pourrons nous doter d'une marine de premier ordre; mais tant que nous ne serons pas en mesure de placer sur le Pacifique et sur l'Atlantique des unités complètes sur lesquelles nous puissions compter avec quelque assurance pour notre défense navale, des unités susceptibles de donner de l'aide à l'Angleterre à l'heure du danger; tant que le peuple n'aura pas été consulté sur cette question et n'aura pas autorisé le Gouvernement à se lancer dans une telle entreprise;—d'ici là, dis-je, on devrait s'abstenir d'organiser une marine de guerre.

On a toujours raison, ce me semble, de dire que pour que le peuple ait confiance en nous, il faut avoir confiance en lui; voilà pourquoi je considère que le Gouvernement devrait consulter le peuple de quelque manière avant de lui imposer un fardeau aussi lourd. Dans l'intervalle, nous devrions accorder à la mère patrie une aide qui fasse voir que nous sommes sujets britanniques de fait aussi bien que de nom, et que tant que nous aurons le privilège de compter parmi les sujets britanniques, nous saurons assumer les responsabilités qu'un tel titre comporte.

M. G. A. TURCOTTE (Nicolet) (texte): Monsieur l'Orateur, je ne me lèverais pas

dans cette circonstance et je laisserais à d'autres un meilleur emploi du temps si précieux, si j'avais pu me défendre de la pensée que je me dois à moi-même, à mes commettants, à mon parti politique et au pays en général, certaines explications relativement au vote que je me propose de donner sur la question actuelle qui passionne à un si haut point l'opinion publique de ce pays.

L'année dernière, quand le Gouvernement présenta la résolution du 29 mars, relativement à la part que le Canada doit prendre dans la défense de l'empire, je n'ignorais pas la responsabilité que prendraient ceux qui émettraient une opinion franche et ouverte sur cette résolution. Je savais que le peuple canadien tout entier attendait avec anxiété le verdict de ses représentants sur cette question de la marine, l'une des plus brûlantes et les plus vastes dans ses conséquences. Je savais surtout qu'en élevant la voix dans cette enceinte pour donner consciencieusement et franchement une opinion adverse à la résolution, au moins quant à son opportunité, il était dangereux de soulever les récriminations et la critique acerbe de ceux dont le cerveau est surchauffé par l'impérialisme. Cependant, sous l'impulsion d'un devoir à accomplir, fort de ce droit que possède tout homme qui, dans ces circonstances solennelles, se laisse guider par les suggestions de sa conscience, je me suis levé pour la première fois dans ce Parlement du Canada, j'ai déclaré qu'à l'heure actuelle, jeune pays que nous sommes, nous devons employer notre énergie à d'autres fins qu'à celle de nous créer une flotte, que nous avions d'autres combats à livrer que ceux où figurent la poudre et le canon. Car l'activité humaine, toujours croissante, demande des nations civilisées, de nombreux et violents efforts pour arriver à de meilleures destinées, et de grands et nouveaux sacrifices pour atteindre leur entier développement.

On a voulu interpréter ces paroles comme étant adverses à la création d'une marine de guerre. Monsieur l'Orateur, je nie cette accusation et je déclare que je n'ai jamais émis d'opinion dans ce sens ni dans mon discours du 29 mars, ni en conversation privée, mais j'ai tout simplement attaqué l'opportunité de la création d'une semblable marine, alors que nous n'étions qu'au commencement de notre période d'expansion nationale et que tant d'entreprises gigantesques, d'une nécessité absolue, n'attendaient que les énergiques efforts du peuple canadien pour être réalisées. Je croyais et je crois encore que la vague du patriotisme exalté par de chimériques craintes, partie du sein de l'empire et qui vint s'abattre sur notre paisible pays, ne serait que passagère et que bientôt le calme revenant dans les esprits, nous pourrions continuer notre course vers le progrès et le développement du pays, sans avoir à supporter le fardeau du militarisme qui écrase en ce moment les nations d'Europe et je pourrais dire du monde entier.

La conférence impériale a eu lieu, et deux ministres canadiens, dont je me plais à reconnaître la haute capacité et le grand mérite, ont représenté notre pays et ont défendu les intérêts de la Puissance avec un talent et une énergie dignes d'admiration, dans une circonstance aussi difficile et aussi délicate. Le résultat de cette conférence a été que le Canada construirait une marine pour aider à la défense de nos côtes et pour protéger nos pêcheries, mais que cette marine serait autonome et exclusivement canadienne dans sa création, dans son armement et dans son but, mais aiderait l'empire, quand le peuple de ce pays le jugerait à propos.

Monsieur l'Orateur, je ne me désiste aucunement de l'opinion qu'il aurait été plus avantageux pour le pays et plus en conformité, dans mon humble opinion, avec les grands principes de la politique libérale, de retarder encore la création d'une semblable marine. Je proclame, dans toute la sincérité de mon âme, que j'aurais vu avec un sentiment de joie patriotique, consacrer à d'autres fins, l'argent du peuple. Je me serais réjoui de voir mon parti continuer de favoriser la puissance merveilleuse d'expansion que possède la nation canadienne, continuer de développer les ressources immenses du pays, guider et aider le peuple à marcher sûrement dans la voie du progrès moral et matériel et entretenir l'harmonie, la concorde et la paix, sûrs gages de la prospérité et du bonheur.

Cependant, puisque la question est aujourd'hui à la veille d'entrer dans une nouvelle phase, celle de la réalisation, elle revêt une toute nouvelle importance et il est de notre devoir à nous, les députés du peuple, de prendre une position déterminée et ferme, et de donner ou de refuser notre adhésion à la mesure. Dans certains quartiers, et pour des raisons d'intérêts politiques méprisables, on crie bien haut que la province de Québec est tout à fait adverse à la création d'une marine, et l'on va jusqu'à nous accuser de déloyauté. Je sens le besoin de protester et de protester hautement contre cette accusation fausse et injurieuse lancée à la race française de ce pays. Ceux qui accusent ainsi ignorent-ils combien profondément est enraciné dans l'âme française le sentiment de l'honneur qui se traduit toujours, à l'occasion, par la droiture, la bravoure et la loyauté. L'attachement du Canadien français à la couronne britannique n'est plus à prouver, et les héroïques dévouements mis au service de notre mère patrie adoptive remplissent les pages de notre histoire. En parlant ainsi, je sais que mes paroles trouveront un écho dans le cœur de mes compatriotes qui siègent à mes côtés dans ce Parlement, et que ces clameurs insensées et injustes, jetées

intentionnellement comme un opprobe sur le nom canadien français, ne rencontreront que le mépris de tous.

Je n'ai donc aucune hésitation de dire que les Canadiens français sont avant tout loyaux au pays qu'ils habitent, à la terre qui les a vu naître, où ils ont leurs foyers et où ils peinent et gagnent le pain de leur famille. C'est surtout l'intérêt et la grandeur de leur pays qu'ils ont à cœur, et je crois être l'interprête fidèle des sentiments de mes nationaux, dans la présente circonstance, et être véridique, en disant que cette question de la marine ne les intéresse, presqu'en entier, qu'au point de vue de l'intérêt et de l'avenir du Canada. En donnant leur adhésion à la mesure actuelle, ils veulent avant tout protéger leurs propres foyers, soutenir toute l'intégrité de nos droits et l'honneur du drapeau canadien.

Qui osera leur en faire un crime? Car en aimant et en défendant cette terre canadienne, n'aiment-ils et ne défendent-ils pas une partie de l'empire?

J'appuierai la politique actuelle du Gouvernement, parce que je considère que plus nous affirmons notre existence nationale, plus nous avançons vers un état plus parfait comme nation, plus nous marchons vers l'indépendance, suivant mon humble opinion. Et je souhaite que cette indépendance nous soit donnée, en continuant de vivre sous le régime constitutionnel dont nous jouissons, le plus parfait à mon sens.

Quelques hommes timorés ou quelques esprits étroits, aveuglés par un fanatisme irréductible, prendront peut-être ombrage de mes paroles, mais pour les calmer je les prie d'entendre quelques mots d'explication et d'abord de se rémémorer le fait que le peuple anglais, groupé en petit nombre sur cette terre d'Amérique, un jour sentit le besoin d'être libre, glorieusement secoua le joug et brisa, les armes à la main, les liens qui l'attachaient à la mère patrie, l'Angleterre. . .

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), dans une de ses tirades d'ironie et de sarcasme, fait un crime épouvantable au très honorable chef du parti libéral, des idées qu'il a préconisées autrefois relativement à l'indépendance du Canada. Je ne vois absolument rien de répréhensible en cela, rien qui puisse mériter l'ire du souschef de l'opposition. N'est-il pas juste et raisonnable d'admettre que le peuple canadien tend et aspire vers son évolution parfaite et à sa maturité complète, qui ne peut être, après tout, que l'indépendance, si ce n'est pas l'annexion.

Cette Puissance du Canada avec ses vastes ressources naturelles, ses chemins de fer, ses canaux, ses nombreuses manufactures et son trafic, sa belle flotte de commerce et sa population intelligente sortie des deux plus belles races du monde, cette puissance, dis-je, ne sent-elle pas en elle-même assez de confiance dans sa vitalité et son énergie, dans la force intellectuelle et morale de ses institutions judiciaires et parlementaires, dans ses classes dirigeantes, pour désirer et avoir un état politique plus parfait et plus conforme aux aspirations de ses concitoyens?

L'histoire est là pour nous montrer les colonies des grandes nations, une fois rendues à leur parfaite croissance, se détacher de la mère patrie et devenir des nations indépendantes. La famille, société parfaite, ne nous donne-t-elle pas l'exemple dans ce sens. Mais est-ce que la nature elle-même n'en fait pas une loi aux êtres privés de raison?

Le peuple américain, dans un élan de philantropie admirable, fait digne d'être inscrit en lettres d'or dans l'histoire, a donné une preuve de sa grandeur, de sa noblesse et de son avancement moral et intellectuel, en donnant aux colonies espagnoles leur indépendance, enseignant au monde civilisé que l'indépendance est le bien suprême d'une nation.

Laissez-moi vous donner, relativement à l'indépendance du Canada, l'opinion d'hommes dont le talent et l'expérience dans des questions politiques peuvent être comparés avantageusement avec ceux du fougueux tribun de la gauche, l'honorable député de Toronto-nord:

Le " Post " de Montréal, sur la question de l'indépendance:

Il n'y a pas à se le dissimuler; l'heure est venue, sinon de l'indépendance, du moins de la libre et complète discussion de cette question si lourde de conséquences pour le Canada. On ne pourra pas l'écarter. Ses partisans devront être entendus et écoutés avec la même attention qu'on a accordée aux hommes d'Etat qui, dans leur génération, ont contribué à amener les changements que nous ont valu l'abolition de la tenure seigneuriale, la sécularisation des biens du clergé, la confédération et la politique nationale.

Si des journaux important comme le " Times " de Londres, le " Daily News ", le " Standard " et le " Pall-Mall Gazette " ont jugé à propos de discuter la question de l'indépendance du Canada, pourquoi les organes de l'opinion publique au Canada, qui sont plus directement intéressés dans la question—qui y ont un intérêt vital—seraient-ils privés de suivre leur exemple?

Il est peut-être à propos de remarquer que bien que pas un seul homme public canadien, à notre connaissance, et certainement pas un seul journal de quelque influence aient conseillé l'annexion aux Etats-Unis, un grand nombre se sont prononcés en faveur de l'indépendance. Feu l'honorable M. Howe, de la Nouvelle-Ecosse, sir A. T. Galt, l'honorable M. Huntington, l'honorable Wm Macdougall et plusieurs de nos hommes les plus éminents

se sont en diverses circonstances prononcés en faveur de l'indépendance du Canada, mais pas un d'entre eux n'a osé prononcer le mot d'annexion.

L'émancipation du Canada en 1880.

Nous savons qu'en 1870, M. Gladstone demandait la séparation des colonies de l'empire, et à la même époque, l'honorable W. E. Foster disait: " L'opinon générale est que le Canada doit un jour devenir indépendant. Cette idée sera une de celles qui finissent par devenir des réalités ". Nous ne croyons pas que ces deux hommes aient modifié leur manière de voir depuis.

Les principaux hommes d'état anglais favorisent l'indépendance du Canada. M. Huskisson, secrétaire colonial, disait: " Je considère que le temps est arrivé où le Canada doit se séparer de la mère patrie et proclamer son indépendance."

Lord Howick disait: " Il n'y a aucun doute qu'avec le temps toutes nos colonies deviendront indépendantes de la mère patrie. La chose arrivera infailliblement, et nous devons nous préparer à la séparation, non pas en fortifiant le Canada, mais en le mettant en état de devenir une nation indépendante ".

M. Cobden disait: Il n'y aura aucune répétition de notre part de ce que nous avons fait en 1776, pour empêcher nos colonies de l'Amérique septentrionale de suivre leurs propres destinées ".

Le marquis d'Ellenborough disait: " J'espère que le gouvernement entrera en négociation avec les colonies de l'Amérique septentrionale en vue de la séparation ".

Lord Brougham disait: " Je suis de ceux qui désirent la séparation du Canada de la mère partie. L'idée n'est pas nouvelle; elle a été émise et préconisée par plusieurs hommes éminents. Elle était partagée par lord Ashburton et lord Saint-Vincent ".

Dans une circonstance récente, un membre de la chambre des communes déclarait: " Les rélations entre le Canada et la Grande-Bretagne sont fauses et de nature à tromper les deux pays". Un membre du cabinet disait: "Je prévois sans appréhension et sans regret le jour où s'opèrera la séparation entre le Canada et l'Angleterre ". En 1864, lord Derby, ex-chef du grand parti conservateur en Angleterre, disait: " Il se produit dans l'Amérique britannique du Nord un fort mouvement en faveur d'une fédération, ou d'une union quelconque. Nous savons qu'avant longtemps ces pays doivent devenir des Etats indépendants ".

M. Gladstone, pendant qu'il était premier ministre, en 1870, parlant en faveur de la séparation des colonies de l'empire disait: " Le gouvernement actuel, ne réclame pas le mérite d'adopter ou de proposer une politique nouvelle, puisqu'elle a été approuvée par des hommes autorisés de tous les partis ".

M. Lowe, dans un discours prononcé récemment dans le Parlement, disait: " Nous devrions laisser entendre au Canada qu'il est entièrement libre de s'ériger en république indépendante; il est aussi de notre devoir de lui représenter que si, après mûre réflexion, il croit qu'il serait plus avantageux pour lui de s'unir à la grande république américaine, c'est à lui de décider de ses intérêts et de son avenir ".

Lord Grey, dans la Chambre des lords, en 1870, disait: " Les principes posés par les différents secrétaires coloniaux qui se sont succédé, doivent nécessairement conduire à un démembrement de l'empire ".

Lord Russell, disait: " Si les colonies de l'Amérique septentrionale se croyaient en état de subsister par elles-mêmes et manifestaient le désir soit de s'ériger en Etats indépendants, soit de s'annexer aux Etats-Unis, je crois qu'il ne serait pas sage de s'opposer à ce désir ".

L'honorable Joseph Howe, pendant qu'il était en Angleterre entendit un noble marquis dire: " Ces Anglo-Américains peuvent aller s'établir aux Etats-Unis et personne ne tentera de les retenir ". Pas une voix ne s'est élevée pour protester contre cette déclaration.

Lord Monk, notre ancien Gouverneur général, disait dans la chambre des lords: " La mère patrie a intérêt à ce que le Canada apprenne à se préparer en vue de l'indépendance. Je crois que la politique du gouvernement tend vers cette indépendance et c'est pour cette raison que je lui donne mon appui ". Il ajoutait que, dans son opinion, le lien qui unit le Canada à l'Angleterre n'est qu'un lien sentimental, que cette union est devenue inutile, que les rélations avec l'Angleterre ont été dissoutes le jour où la confédération a été proclamée, et que la véritable mission du Canada était de proclamer son indépendance.

Sir George Campbell disait: " Le Canada a atteint sa majorité. Je serais en faveur de lui permettre de se séparer de l'empire, sans plus de retard, et de libérer ce pays des nombreux embarras que l'union peut lui causer. Je considère que dans l'état actuel de nos relations, le Canada est pour nous un fardeau et un danger ".

Le très honorable W. E. Foster disait: " L'opinion la plus généralement répandue est que le Canada doit un jour devenir indépendant; cette idée est une de celles qui finissent par devenir des réalités ".

Voilà, certes, des opinions sérieuses et très favorables à l'indépendance, énoncées par des Anglais d'une haute position sociale et politique et dont le témoignage vaut bien les paroles extravagantes et irréfléchies de nos bouillants loyalistes. Le très honorable premier ministre est, certes, en communauté d'idées avec des personnages très en vue de l'empire et ce fait, ce me semble, est bien de nature à le consoler de la grande peine qu'il doit éprouver de ne pas partager les opinions de l'honorable député de Toronto-nord sur cette question. Ce dernier en se voilant la figure, lors de son discours, et en criant au scandale, à la pensée qu'un Canadien ait pu oser exprimer l'espoir que sa patrie pourrait un jour devenir indépendante, ce dernier, dis-je, doit ou devra rougir de honte et se crisper d'indignation en entendant ou en méditant les opinions plus haut citées, préconisées sur l'indépendance de notre pays, par les meilleurs hommes et les plus brillants politiciens d'Albion.

L'indépendance semble, en certains quartiers, être un épouvantail et le cauchemar

de ceux pour qui les intérêts du Canada sont peu de chose et secondaires et qui n'ont d'amour et de loyalisme dans le cœur que pour l'empire. Mais je le demande à ces messieurs, est-ce que tôt ou tard le Canada n'aura pas à choisir entre l'annexion et l'indépendance? Sommes-nous destinés à demeurer une colonie et le vrai Canadien, celui qui aime vraiment et avant tout son pays, ne doit-il pas avoir dans le cœur l'ambition bien légitime de le voir libre et indépendant? Il sied mal à des politiciens qui ont l'expérience d'un grand nombre d'années, qui ont vu se dérouler les grands événements et les changements politiques qui sont aujourd'hui consignés dans l'histoire de notre pays, qui ont vu grandir la nation et qui en connaissent maintenant la vigueur et les immenses ressources, il n'est pas patriotique ni loyal de la part de ces hommes de mettre des entraves au plein dévelopement de notre organisation politique et de prétendre que nous devons toujours demeurer sous la protection du drapeau anglais. Mais, grâce à Dieu, j'en suis convaincu, il n'en sera pas ainsi et la création d'une flotte de guerre est dans mon humble opinion le dernier pas vers l'indépendance.

C'est à ce point de vue surtout, et je devrais dire exclusivement, que je me place en donnant mon adhésion à la politique libérale du moment. Je parle au point de vue canadien et je crois que cette manière d'envisager la question est aussi celle de la majorité des électeurs de mon comté et je ne crois pas trop dire en affirmant que c'est celle de la majorité de la province de Québec.

J'ai donné, il y a un instant, des opinions qui réflètent le sentiment de la nation anglaise, et je pourrais en citer d'autres. Ces hommes sont-ils tous des traîtres à leur pays? Ils le seraient au jugement de l'honorable sous-chef de l'opposition, qui, dans son loyalisme à outrance et criard a stigmatisé de ses épithètes les plus mordantes et même injurieuses, le premier ministre de ce pays, qui a osé espérer et désirer l'indépendance de son pays.

Jeune peuple que nous sommes, nous avons, nous, Canadiens, un rôle et un rôle des plus importants à remplir sur cette terre d'Amérique. Nous avons à nos côtés une nation qui, sous le drapeau de l'indépendance, a marché à pas de géant vers les plus hautes sphères de la civilisation moderne et nous devons, à son exemple, diriger notre activité et notre énergie nationales dans le même sens et nous devons, pour arriver à ce but, nous préparer à toutes les éventualités.

Heureusement, nous n'aurons pas, comme nos voisins, les grandes difficultés que l'esclavage et le terrible conflit du Nord et du Sud ont mis comme entrave à leur marche vers leur entier développement et à leur civilisation. En outre, nous n'avons dans notre pays que deux races fortes, dont les grandes qualités morales, religieuses et intellectuelles les disposent parfaitement à accepter les bienfaits de la civilisation et d'en profiter. Tandis que les Etats-Unis ont dans leur sein un grand nombre de races différentes, dont les intérêts difficiles à concilier, sont une entrave en quelque sorte, au progrès par le manque d'unité dans la langue, la religion, dans les coutumes, les mœurs et par les aspirations divergentes des divers éléments qui composent la nation.

Mon honorable ami, le député de Beauce, (M. Béland) dans son discours éloquent et vraiment magistral que toute la Chambre a admiré et applaudi, semble considérer l'indépendance comme une utopie, un rêve irréalisable et même comme un état politique contraire aux intérêts directs de la province de Québec. Je regrette beaucoup de ne pas être en communauté d'idées avec mon honorable ami sur ce sujet. L'honorable député a émis l'idée que l'indépendance était un danger pour la province de Québec dans le sens que les libertés religieuses et scolaires de celle-ci seraient menacées. Est-ce que l'indépendance des Etats-Unis a amené une telle conséquence? Y a-t-il un pays au monde où la religion et l'enseignement soient plus libres? A-t-on jamais entendu des plaintes de nos coreligionnaires, qui habitent ce pays, sous ce rapport? Les Français, groupés en très petit nombre dans le sud des Etats-Unis, ont conservé en grande partie leur langue, leurs mœurs et leurs croyances religieuses. Et cependant ils sont dans des conditions sociales et politiques bien différentes des nôtres. Il en est de même des Canadiens de l'Est. Nous Canadiens français, nous formons une province homogène et puissante, ayant une population absolument attachée et dévouée à sa religion et aux institutions de celle-ci. De plus, la prétention de mon honorable ami semble jeter sur l'élément anglais un soupçon d'intolérance auquel je ne puis croire.

L'indépendance que ses adversaires envisagent toujours comme devant venir d'une rupture violente avec l'Angleterre, je la considère possible d'une tout autre manière, d'une manière paisible et avec le consentement des autorités britanniques. Il y a dans la mère patrie depuis nombre d'années, un fort courant d'idées en faveur d'abandonner le Canada à lui-même. Ce que nous avons acquis d'indépendance jusqu'à ce jour, nous l'avons eu sans choquement, sans violence et je crois que nous pouvons réussir à avoir notre émancipation complète très pacifiquement et de bonne volonté. D'ailleurs, dans le moment actuel que nous manque-t-il pour être complètement indépendants? Le consentement de l'Angleterre seulement. Nous faisons nos pro-

pres traités et le rôle du Gouverneur général se réduit aujourd'hui à peu de chose. Voici ce que sir A. Galt dit, page 121 " Canadian Emancipation ":

(Traduction). Sir Alexander déclare que les relations du Canada avec l'empire ont été mises sur une nouvelle base de quasi-indépendance; que nous sommes entrés dans une nouvelle voie. Le Gouverneur général n'est plus un trait d'union entre la Grande-Bretagne et le Dominion, il est simplement l'administrateur de la Confédération. Sir A. T. Galt a assumé à sa place toutes les fonctions les plus hautes de représentation des intérêts du Canada à la cour de Saint-James, et de négociation de tous arrangements entre les deux pays. De fait, notre haut commissaire est seul autorisé aujourd'hui à communiquer avec le gouvernement impérial de même qu'à se mettre en relation avec des nations étrangères en qualité de représentant attitré du Dominion canadien. Notre haut commissaire assume sur-le-champ le rang et les fonctions de chargé d'affaires, tandis que le Gouverneur général reste un simple employé du bureau colonial, le chef officiel du gouvernement canadien.

Les différentes étapes de notre vie politique qui nous ont conduit providentiellement à l'indépendance sont, je dirais, l'union des deux Canada, la confédération, le bill de la milice, la nomination d'un haut commissaire à Londres, la liberté de faire nos traités et enfin le bill de la marine actuel.

L'indépendance est pour moi un vif plaisir, car j'y vois le bonheur de mon pays, et j'ai la ferme croyance que dans un avenir prochain l'Angleterre, qui grandira en générosité à mesure que la civilisation se fera plus parfaite et qui sentira le besoin d'alléger le fardeau d'avoir à surveiller son immense empire, consentira à nous accorder cette indépendance. C'est l'histoire de tous les grands empires qui se répétera. L'indépendance résume les aspirations suprêmes d'un peuple qui sent le besoin de vivre, d'agir librement et de prendre sa place et son rang sous le soleil à côté de ses nations sœurs.

Les exemples ne manquent pas pour prouver que l'indépendance est l'évolution naturelle des colonies des grands empires et des pays ayant des possessions considérables en dehors du territoire national.

A la fin du dernier siècle, les Etats-Unis d'Amérique donnaient l'exemple de l'émancipation et proclamaient leur indépendance le 4 juillet 1776.

Vient ensuite l'émancipation de l'empire colonial espagnol. L'Espagne étant affaiblie par ses guerres avec la France, les colonies en profitèrent pour proclamer leur indépendance. L'Argentine, 1810; la Bolivie, 1825; le Chili, 1810; la Colombie et le Venezuela, 1819; le Mexique et le Pérou, 1821; l'Uruguay, 1820. Entre temps, les petites républiques de l'Amérique centrale se formaient et la dernière émancipation a été celle de Cuba, le 10 décembre 1898.

La Turquie a perdu la plupart de ses possessions en Europe, notamment la Grèce, en 1821, et la Bulgarie, en 1909; sans parler des autres Etats des Balkans. La Crète se détache pour s'annexer à la Grèce, l'Egypte est devenue possession anglaise.

A l'époque de la révolution, la France a perdu l'île d'Haïti, qui forme maintenant deux républiques fort mal gouvernées.

La grande république du Brésil était autrefois une colonie portugaise, mais on l'a érigée en empire pour une branche de la famille royale de Portugal. Il y a une dizaine d'années, le dernier empereur, don Pedro, a été détrôné et la république proclamée.

Dans l'antiquité, la Grèce avait un vaste empire colonial; il s'est désagrégé lors de la décadence d'Athènes. Quelques-unes de ces colonies étaient très puissantes, entre autres Carthage qui a tenu tête à Rome.

Rome à son tour est devenu un empire colonial et lors des grandes invasions, ses colonies se sont détachées. La Grande-Bretagne elle-même n'est qu'une ancienne colonie romaine. Il est vrai de dire que les colonies anciennes ne parlaient pas en général la langue de la métropole. Il y a exception pour la Gaule. En Amérique, les colonies détachées parlent la langue des pays européens dont elles sortent.

Je crois, monsieur l'Orateur, que la question est assez d'importance et d'intérêt actuel pour qu'au moins il soit pemis à une voix de s'élever dans cette enceinte en sa faveur, et je puis assurer les députés de cette Chambre et surtout nos bons loyalistes que ce n'est pas par manque de respect ou de confiance dans la nation anglaise, ni par un manque d'estime pour l'illustre souverain qui préside si brillamment aux destinées de ce vaste empire, non, c'est purement par amour de mon pays, par le loyalisme canadien.

Les craintes qui hantent l'esprit des adversaires de l'indépendance existaient lorsque le projet de la confédération fut soumis et il a fallu tout l'ascendant des hommes d'Etat d'alors et surtout de sir Georges-Etienne Cartier pour les dissiper. Voici ce que disait ce dernier à ce propos:

Quant à cette objection, que nous ne pouvons pas former une grande nation, parce que le Bas-Canada est principalement français et catholique, que le Haut-Canada est anglais et protestant, et que les Provinces maritimes sont mixtes, elle est, à mon sens, de la dernière futilité. Et encore: Prenons, par exemple, le Royaume-Uni, habité par trois grandes races....

Discours de sir Georges-Etienne Cartier sur le projet de la confédération, page 422.

Tout ce qu'a pu dire sir Georges-Etienne Cartier sur ce chapitre en faveur de la confédération peut bien s'appliquer à l'indé-

pendance avec la même forme fédérative dont nous jouissons. Ce n'est pas seulement parce que nous sommes une colonie d'un pays ayant une monarchie constitutionnelle, que nous avons les garanties de nos libertés; non, elles son fondées sur nos institutions mêmes et ces institutions ne seraient pas destinées à disparaître avec l'indépendance.

Cartier dans un discours aux citoyens d'Ottawa, le 25 mai 1867, disait:

On s'est convaincu en Angleterre, que connaissant nos propres besoins mieux que tout autre, nous devons être laissées libres de régler nos destinées et que la sanction du parlement britannique n'était qu'une pure affaire de forme.

J'ai été fier et heureux d'entendre mon honorable ami, le député de Laval, (M. Wilson) quoique ne professant pas les mêmes idées sur l'indépendance que celles que je préconise, citer les paroles remarquables de Sa Grandeur Mgr Farthing, archevêque de Montréal, qui affirme d'une manière solennelle et en termes très énergiques, l'indépendance de l'Eglise anglicane du Canada. Cet homme illustre a déclaré au nom de l'église anglicane de ce pays, que cette église était et demeurerait indépendante de celle du Royaume-Uni. Nous sommes, dit-il, une fille de l'Eglise d'Angleterre, mais une fille qui entend être libre dans ce Dominion et être à son apport; nous ne devons pas rester toujours sous la direction et l'autorité de la mère dont nous avons abandonné le toit et pour laquelle, cependant, nous avons le plus profond attachement. Nous sommes une église nationale parfaitement indépendante et de même que le Parlement du Canada parle au nom de la nation, ainsi par le synode général du Canada au nom de et pour l'Eglise anglicane du Canada et je proclame cette Eglise la plus démocratique de la chrétienté. . .

Cette déclaration a une importance considérable dans la bouche d'un anglais, revêtu d'un caractère sacré. Elle nous indique clairement que si l'indépendance, en matière religieuse est devenue nécessaire elle l'est ou le deviendra bientôt dans un ordre d'idées moins haut mais aussi important, la politique.

Monsieur l'Orateur, j'ai eu l'honneur d'être gratifié du titre de nationaliste, à la suite de mon discours, l'année dernière, sur cette question de la marine. Eh bien, oui, je suis nationaliste mais non dans le sens étroit que l'on donne à ce mot même revêtu de sa forme politique. J'entends servir les intérêts de tout le peuple canadien et ne pas faire de distinction de nationalité. Ce n'est pas faire acte de bon et de loyal citoyen, dans des circonstances aussi importantes que celle-ci, que de parcourir une province en particulier pour y préconiser des théories exclusives, soulever des préjugés, et en appeler aux sentiments nationaux. C'est là faire un travail des plus dangereux, car il est propre à dévoyer le peuple et à ameuter une race contre une autre.

Et pourtant tous les bons citoyens savent que c'est l'union intime des races de ce pays, c'est l'entente la plus cordiale qui est une des garanties importantes de la grandeur et de la prospérité nationale de ce pays. Je cite la Belgique et la Suisse, où différentes races vivent en harmonie et en union étroite et où jamais ces théories absurdes subversives sont entendues.

La Belgique surtout a droit à une mention spéciale; elle donne au monde l'exemple remarquable, j'allais dire unique, d'une nation faible en nombre, mais forte et grande par les efforts d'un travail assidu et raisonné, par sa vitalité et par les hautes intelligences de la classe dirigeante, qui dans toutes les branches de l'activité humaine, donnent une direction sûre à l'énergie nationale.

Avant de laisser le cœur nous indiquer la voie à suivre, il est de notre devoir de laisser la raison et l'intelligence dicter notre manière d'agir. Nous devons amour et dévouement à notre belle province, mais nous devons avant tout être des Canadiens dévoués à notre pays, le Canada. Rencontrons nos concitoyens anglais sur tous les terrains et donnons leur la main quand il s'agit d'accomplir ce qui nous est tracé par le devoir et imposé par la circonstance.

S'il est une circonstance où nous devons, nous qui appartenons à la belle race française, nous montrer tels que nous sommes, c'est-à-dire généreux et conscients des obligations qui nous incombent comme citoyens de ce pays, c'est bien celle-ci.

Je veux bien être nationaliste, être le champion des droits et des prérogatives de notre race partout et toujours, quand ces droits sont ménacés ou niés; mais je n'entends pas être mesquin et étroit dans mes idées et amoindrir ainsi le prestige du nom français, surtout dans des circonstances comme celle-ci. Une des obligations les plus sacrées est bien de défendre ce sol de la patrie que nous aimons, puisque notre vitalité nationale et l'état de nos finances nous donnent la confiance nécessaire dans nos propres forces. J'ajouterai qu'au point de vue exclusivement canadien, la création d'une marine de guerre est devenue une nécessité absolue, si nous voulons donner une preuve que nous sommes prêts pour l'indépendance. A la période d'expansion et de vigueur nationales où nous sommes arrivés, possédant une flotte de commerce considérable, et je devrais dire une des plus considérable du monde, voguant sur toutes les mers, nous devons protéger cette flotte. Car étant une nation dans l'empire, titre que nous revendiquons avec orgueil, il est de notre devoir de prendre la responsabilité et la charge de sauve-

garder l'intégrité et la liberté de notre commerce en avant des batiments de guerre en nombre suffisant.

Je suis d'opinion que tout Canadien soucieux des intérêts et de l'avenir de son pays, de quelqu'origine qu'il soit, doit donner son concours au Gouvernement dans la présente circonstance et doit chercher à populariser l'idée, qu'étant arrivés à notre maturité comme peuple, nous devons avoir une marine de guerre, qui servira indirectement les intérêts de l'empire en défendant le Canada. Il faut admettre que tant que nous resterons une colonie anglaise, les intérêts les plus vitaux de notre pays ainsi que les brillantes espérances que l'on peut entretenir sur son avenir, sont en quelque sorte liés aux succès, à la grandeur et à la gloire de l'empire britannique. Mais le jour viendra, et je l'appelle de tous mes vœux, où appuyés sur nos propres forces, notre énergie et nos ressources, nous pourrons, à l'exemple des peuples frères de la libre Amérique, marcher fièrement à nos destinées sous le drapeau de l'indépendance.

Le sous-chef de la gauche, qui a pris sur ses épaules la lourde charge de tirer ses amis de l'aride désert de l'opposition, pour les conduire sûrement dans l'eldorado du pouvoir, s'est évertué de jeter tout le discrédit possible sur la province de Québec, par des insinuations, des sous-entendus et des allusions malignes et tausses. Dans de longues et fougueuses périodes où le sarcasme et l'ironie prennent trop souvent la place d'arguments sérieux, il a fait d'héroïques efforts pour diminuer la valeur du discours du chef du Gouvernement et amoindrir le prestige de son opinion et de son nom. Il a même tenté de faire passer comme un traître à la couronne britannique le premier ministre de ce Parlement dont le nom est prononcé avec respect et admiration dans le monde entier et dont le talent, je devrais dire le génie, a fait sentir sa puissance de conception, son jugement sûr, devant les hommes les plus éminents de l'Europe.

Le grand cheval de bataille de nos amis de la gauche, c'est le loyalisme, et tour à tour ces messieurs se lèvent, et, plus ou moins directement, accusent les Canadiens d'origine française de manquer de loyalisme ou de n'en pas avoir assez. On dirait vraiment que ces messieurs sont les vestales de ce feu sacré: le loyalisme, le dévouement à la mère patrie. Mais, quand donc les Canadiens français ont-ils manqué de loyalisme? Est-ce quand mes compatriotes, volontairement et par pur dévouement à la cause anglaise, sont allés se battre sur les champs de bataille de l'Afrique? Je dis par pur dévouement et j'ai raison de parler ainsi, car dans leur cœur de Canadiens français, ces soldats avaient de la sympathie, pour ne pas dire plus, pour ce peuple de héros, les Boers, qui, comme eux en 37 et 38, donnaient le plus pur de leur sang pour la revendication de leurs droits, de leur liberté et la défense de leurs foyers et de leurs familles. L'histoire dans une de ses plus belles pages devra juger ces hommes et je suis convaincu que les générations futures rediront avec enthousiasme et orgueil leur noblesse, leur grandeur et leurs vertus héroïques. Demandez-le au brave député-ministre de la Milice, ce jeune Canadien français qui a fait honneur, non seulement au nom français, mais aussi à la citoyenneté anglaise, demandez-lui comment ses compatriotes se sont conduits dans les combats meurtriers de la guerre des Boers.

Le loyalisme que vous prônez avec tant de véhémence est à la vérité une belle et noble disposition de l'âme et du cœur, mais il est susceptible d'être ressenti par tous ceux qui en comprennent le sens et la portée, et non par vous seuls. Au contraire, vous associez et incorporez tellement et si souvent, ce noble sentiment aux basses machinations d'une mesquine ambition politique que vous lui faites perdre son éclat et sa beauté. Il faut commencer à être loyal au Canada d'abord en étant juste et respectueux à l'égard de celui que le peuple souverain de ce pays a mis à la tête du Gouvernement qui représente l'autorité suprême dans ce Parlement. Vous faites du loyalisme un vil engin d'élection et advenant les luttes de hustings on vous verra crier bien haut votre amour et votre dévouement à la mère patrie dans certaines provinces, tandis que dans d'autres, vos amis se moqueront de vos exagérations. Sans programme défini et sans principes arrêtés, vous donnerez alors au pays le spectacle que vous semblez affectionner, celui d'être divisé et de préconiser aujourd'hui une politique, et demain, d'en adopter une autre toute contraire, comme vous avez fait sur cette question de la marine.

Continuez, nous assistons avec calme et plaisir à vos vains assauts et à votre éloquence verbeuse et nous nous amusons beaucoup, de ce côté-ci de la Chambre, de vos tentatives malheureuses, de vos divisions et de vos changements d'opinions à vue. Nous admirons surtout votre obéissance aveugle au chef réel de l'opposition, pour le moment, l'honorable M. Roblin, qui dans l'ombre tire les ficelles qui vous font agir.

Que diraient hélas, les Macdonald et les Cartier, s'il leur était permis de voir ce qui se passe aujourd'hui dans les rangs de leur parti. Eux qui avaient des principes clairs et solides sur la politique, et qui conduisaient d'une main ferme la barque qui leur était confiée.

Le peuple de ce pays, avec le sens droit et pondéré qui le distingue, jugera vite votre politique et la qualifiera de politique étroite et d'expédients, quand il la comparera à celle de notre parti qui est large, déterminée, franchement nationale en étant auto-

nome, et en même temps sauvegardant les droits et les intérêts de l'empire.

Je termine, monsieur l'Orateur, mais avant de conclure, je tiens à remercier mon honorable ami, le député de Red-Deer, (M. Clark) pour les paroles élogieuses qu'il a adressées aux Canadiens français dans le remarquable discours qu'il a prononcé sur la présenté question la semaine dernière. Le satirique sous-chef de l'opposition l'a appelé "little Englander", avec une ironie acerbe et injuste. L'honorable député de Red-Deer a un jugement sain, absolument dégagé de tous les préjugés indignes et une arme assez noble et assez grande pour être juste à l'égard de ses compatriotes de nationalité différente de la sienne, et c'est avec de tels hommes, qu'un pays comme le nôtre, peut espérer réussir dans ses aspirations et dans ses efforts pour arriver aux hautes destinées promises aux nations. Le fanatisme intransigeant et mesquin n'est plus toléré.

La position que je prends sur cette question me force, je le sens profondément, de faire le sacrifice d'idées que j'ai défendues avec une conviction sincère depuis près de 40 ans, mais ce sacrifice je le fais à mon pays et non à mon parti, je le dis avec toute la sincérité possible. J'ai pleine et entière confiance dans la nouvelle orientation de mon parti et puisque les circonstances et les exigences politiques ont fait décider nos chefs d'adopter la ligne de conduite actuelle au sujet d'une marine de guerre, je m'incline volontiers devant leur expérience et leur sagesse et je donnerai mon vote en faveur de la mesure. Il en est de la politique comme dans la vie publique et familiale, il faut savoir, en temps voulu, immoler au bien général des convictions que les années ont profondément imprimées dans notre âme.

(Rien n'est plus dur que le devoir en concurrence avec ce que l'on affectionne.) (Lacordaire.)

(Faites votre devoir, et laissez faire aux dieux.) (Corneille.)

J'ai entendu notre chef éminent, il y a quelques jours, dans un discours vibrant d'éloquence et remarquable par de grandes et nobles pensées, nous affirmer que notre autonomie serait sauvegardée et de fait elle est garantie, je crois, autant qu'elle peut l'être dans les circonstances par la mesure actuelle. J'ai une profonde confiance dans les paroles de mon chef. Et pourquoi n'en aurai-je pas? Est-ce que ces messieurs de l'autre côté de la Chambre n'en ont point dans le leur? Le bill de la milice peut être assimilé à celui-ci et malgré l'antipathie, je dirai même la terreur, qu'il inspirait à la population canadienne-française, il devint loi. Sir G.-E. Cartier qui en est l'auteur, fit alors appel à ses concitoyens de la province de Québec et leur démontra l'absole nécessité d'avoir une force armée et leur expliqua la portée de ce bill et ramena la confiance dans cette politique militariste. Oui, je le répète, j'ai confiance dans la politique de mes chefs.

Un mot encore et quelques citations que je désire donner afin de mettre quelques douches d'eau froide sur le feu sacré du loyalisme exagéré qui embrase le cœur de nos honorables amis de la gauche. Je me permettrai de citer quelques opinions bien anglaises sur le Canada et sur sa valeur au point de vue britannique.

Voici ce que je lis dans le "Canadian Emancipation," vol. 2, page 39:

LA GRANDE-BRETAGNE S'EFFORCERAIT-ELLE DE DEFENDRE LE CANADA.

On nous dit qu'étant les sujets de la Grande-Bretagne, si la guerre était déclarée nous aurions l'appui de l'armée et de la marine anglaises. Aucun homme sensé ne le soutiendra. Peu de temps avant la confédération, le colonel Jarvis, officier de l'armée impériale, a fait un rapport sur la défense du Canada. Il a proposé la construction d'ouvrages militaires importants dans la province de Québec, ajoutant: si ces ouvrages ne sont pas construits, il est parfaitement inutile de continuer à maintenir des troupes anglaises au Canada. Les ouvrages proposés n'ont pas été construits, et l'Angleterre a retiré ses troupes.

Quelle est la manière de voir des principaux hommes d'Etat sur la question? "La dépense qu'impose annuellement à la Grande-Bretagne la défense du Canada", a dit M. Gladstone, "est très lourde, et il est de notre devoir à tous égards de nous en débarrasser". Sir Charles Adderley, s'est exprimé ainsi: "Je suis porté à croire que c'est le Canada qui est dans le cas de nous entraîner dans une guerre plutôt que nous qui sommes dans le cas d'entraîner le Canada dans une telle guerre, et la Grande-Bretagne ne peut pas se charger de la défense des colonies pour l'amour des Canadiens". Le duc de Newcastle, de son côté a déclaré: "Les frais de la guerre devraient être à la charge de ceux pour le bénéfice de qui elle est faite".

John Bright a déclaré de son siège au parlement "qu'il n'est pas d'homme d'Etat en Angleterre qui veuille faire verser une seule goutte de sang pour la défense de l'Amérique britannique du Nord".

M. Aytoun, déclare: "Il n'a jamais rencontré personne autre qu'un membre du cabinet qui jugeât possible de défendre le Canada contre une attaque en masse de la part des Etats-Unis".

Sir C. W. Dilke, dit de son côté: "Nous ne défendons les colonies qu'en temps de paix; en temps de guerre nous les laissons toujours se tirer d'affaire comme elles peuvent". Et M. Cardwell: "C'est un principe presque universellement reconnu de l'administration anglaise qu'il n'est plus à propos de maintenir une armée permanente en vue de la défense de nos colonies éloignées".

Le "Times" de Londres publie ce qui suit: "Nous nous rendons parfaitement compte qu'en temps de guerre nous ne serions pas en mesure d'être d'un réel secours au Dominion canadien, et que nos nationaux de là-

bas se trouveraient dans la nécessité ou bien de se battre dans des conditions très désavantageuses, ou bien de mortifier notre orgueil en se reconnaissant battus d'avance et en se rendant à l'ennemi. Au point de vue national, ce ne serait pas une perte pour notre pays ".

Je ne saurais terminer sans dire un mot à l'adresse de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) qui, dans un discours fort agressif à l'égard de notre race, a commis une erreur grave en traitant de révoltés les patriotes de 37. Lord Strathcona est loin d'être de son avis et voici ce qu'il dit: "Je cite des mémoires de Robert Bouchette", livre écrit par notre savant et sympathique bibliothécaire, M. A. D. Decelles, page 8:

La révolte de 1837, dirigée non contre l'Angleterre, mais contre la mauvaise administration coloniale, était parfaitement justifiable. (Lord Strathcona et Mount-Royal.)

Ces paroles nous vengent noblement, nous de la race française de ce pays, et elles sont un soufflet bien mérité à l'honorable député. En entendant les insultes qu'il a délibérément lancées à la race canadienne-française, en qualifiant les patriotes de 37 de lâches et traîtres, j'ai senti dans mon âme un sentiment, non d'indignation, mais de pitié et je me suis dit: L'honorable député, quoique soldat, ne connaît pas les sublimes horreurs d'un champ de bataille; non, il n'est qu'un soldat de parade qui ignore complètement ce qu'il y a de grand, de beau, de noble et d'héroïque dans la conduite du brave qui tombe sous la balle d'un ennemi, martyr de l'amour de son pays, victime de ses convictions.

Pour couvrir, monsieur l'Orateur, si je le puis, les paroles d'opprobe et de honte lancées à la face de tout le peuple canadien, je voudrais donner à mes poumons toute la force qu'ils n'ont pas, et je crierai bien haut: Chénier, le grand Chénier et cette phalange de braves tombés sous les balles de la bureaucratie, étaient des héros et l'histoire leur donnera le rang des hommes de cœur qui meurt pour un grand principe et pour une noble cause . . .

En concluant, je veux bien déclarer que les motifs qui m'incitent à voter en faveur de la mesure actuelle, c'est, d'abord, la grande confiance que j'ai dans la politique si sûrement dirigée par mon très honorable chef; en second lieu, les conditions constitutionnelles où se trouve notre pays vis-à-vis de l'Angleterre et en troisième lieu et par-dessus tout, l'intérêt que je porte à mon pays et la conviction que l'établissement d'une marine de guerre sera le dernier pas vers un état politique plus parfait et plus conforme aux inspirations nationales, l'indépendance. Mais je ne la désire cette indépendance qu'en autant que nous pourrons l'avoir de bonne volonté et par une entente cordiale avec l'Angleterre, à qui, je suis heureux de le reconnaître, nous devons ce que nous sommes aujourd'hui et en faveur de laquelle je suis fier de me proclamer un loyal et dévoué sujet.

Armons-nous, c'est le devoir du moment, mais j'appelle de tous mes vœux le jour où une clameur immense sortira du peuple qui criera au militarisme, Halte-là! il est temps de désarmer. Assez longtemps notre sang a coulé et notre chair a été immolée pour satisfaire les ambitions et les haines des gouvernants et des fauteurs de guerre. Cette force elle est aujourd'hui latente mais progressive et quand l'idée démocratique aura établi sûrement sa puissance par le suffrage universel et par l'organisation générale du travail associé aux concours des volontés libres de la tyrannie de l'or, ce sera le jour du triomphe, de la paix et alors le militarisme aura vécu.

M. E. GUSS PORTER (Hastings-ouest): Monsieur l'Orateur, je regrette que ma connaissance incomplète de la langue française ne m'ait pas permis de saisir parfaitement le sens du discours du représentant de Nicolet (M. G. A. Turcotte); je puis cependant en faire l'éloge en disant qu'il a été très harmonieux, pour le moins dire. J'ai réussi à comprendre que l'honorable député était, avec certaines restrictions, en faveur du principe ou de la doctrine de l'indépendance. A l'appui de ce principe, il lui a plu de citer des autorités. Tout ce que je puis dire de celles-ci et de son discours, c'est que, bien qu'il y ait au Canada des adeptes et des apôtres de la doctrine de l'indépendance, ils sont peu nombreux, grâce à Dieu. Il n'est pas très encourageant pour le représentant de Nicolet de constater que, si ses auditeurs étaient nombreux du côté ministériel lorsqu'il a commencé à traiter cet important sujet—important, non seulement pour le Canada, mais pour l'empire—son discours a été si intéressant et si favorablement accueilli par les membres de la droite que, pendant l'heure qu'il a duré, ils se sont presque tous éclipsés.

Celui qui entreprend de discuter le projet de loi dont la Chambre est saisie et qui a pour titre "bill concernant le service de la marine du Canada" se trouve dès le début en présence de cet inconvénient-ci: ses termes sont si imprécis et si obscurs et ses articles si mal coordonnés qu'il est impossible d'en saisir exactement l'objet et la portée. Et, s'il compare les dispositions du bill avec les discours des députés ministériels, la confusion est encore plus grande, car ces discours se contredisent et diffèrent sensiblement des prescriptions du projet de loi. Et il n'y a pas lieu de s'étonner que celui qui entreprend de discuter le bill se trouve dans l'embarras, si l'on se rappelle que, lors de son dépôt, l'honorable premier ministre s'est cru obligé d'avouer qu'il le connaissait très imparfaitement. A

part le premier ministre, le ministre de la Milice est le seul membre du cabinet qui a cru bon de parler du projet de loi devant la Chambre. Au sujet de ce dernier, il est digne de remarque que, à l'exemple du premier ministre, il n'a pas pu tirer son discours de son propre fond et qu'il a été obligé d'admettre qu'il se basait sur les renseignements et les mémoires qu'on lui avait communiqués. Ne soyez pas surpris si celui qui veut traiter ce sujet se trouve dans l'embarras.

Quelque obscur et mal coordonné que soit le bill, un examen attentif de ses dispositions permet d'en saisir suffisamment l'objet et la portée pour conclure qu'il va plus loin que ses termes ne l'indiquent. Je n'espère pas convaincre la députation ministérielle que le projet de loi cache des intentions perfides et qu'il n'est pas réellement ce qu'il est censé être, car à en juger par les discours qu'ils ont prononcés, je suis tenu de mettre les députés de la droite au nombre de ceux qui

> —convinced against their will,
> Are of the same opinion still.

J'appellerai d'abord votre attention sur l'article 4 du bill qui est aussi conçu :

> Le commandement en chef des forces navales est attribué au roi qui l'exerce et administre personellement ou par l'intermédiaire du gouverneur général agissant comme son représentant.

On remarquera que, dans la première partie de cet article, le commandement en chef des forces qui seront créées aux termes du présent bill est attribué à Sa Majesté le roi. A cette partie de la disposition je n'ai rien à redire. La seconde partie décrète que ce commandement sera "exercé et administré par Sa Majesté". Je n'y contredis pas non plus.

Mais je m'oppose aux derniers mots—ce commandement sera administré par Sa Majesté "ou par l'intermédiaire du Gouverneur général agissant comme son représentant." Il me semble qu'en rédigeant cette phrase, le Gouvernement a dévoilé, en partie au moins, l'objet véritable du présent bill. Il n'aurait pas suffi de dire simplement "sera administré par Sa Majesté ou par le Gouverneur général", car on aurait créé une dualité de commandement pour ainsi dire, ce qui eût été contraire à l'opinion des meilleurs auteurs et de tout le peuple anglais relativement au commandement des forces navales. Mais on a cru bon d'ajouter: agissant comme son représentant.

Autrement dit, il est décrété que, pour l'administration des forces navales de ce pays, le gouverneur agira, pour ainsi dire, en qualité de fondé de pouvoirs du roi. Je m'oppose, je le répète, à l'addition de ces mots pour la raison que le représentant de la ville de Vancouver a déjà exposée très habilement.

M. PORTER.

Il a saisi l'occasion de démontrer, avec succès, il me semble, que l'article, tel qu'il est rédigé et incorporé dans le bill, constitue un excès de juridiction de la part du Parlement, qui est inconstitutionnel en ce qu'il tend à priver Sa Majesté le roi d'une partie de son autorité à l'égard des forces navales.

Il a plu au représentant de Vancouver de citer un article de la loi concernant l'Amérique septentrionale anglaise qui établit sa thèse, l'article 15. Et je ferai observer ici que cette loi est la loi constitutionnelle de la Confédération canadienne qui fixe les bornes que le Parlement du Canada ne doit pas dépasser et restreint ses pouvoirs. L'article 15 dispose que:

> A la reine (ou au roi) continuera d'être et est par le présent attribué le commandement en chef des milices de terre et de mer et de toutes les forces militaires et navales en Canada.

Puis, l'honorable député a cité le statut anglais de la 13e année du règne de Charles II qui décrète que le commandement des forces navales appartient uniquement au roi; et, pour cette raison, par application de ces deux statuts, il a tiré la conclusion que le Parlement canadien n'a aucun pouvoir ni aucune autorisation d'assumer ou de détourner de quelque manière que ce soit une part de l'autorité du roi sur les forces navales.

Non seulement je crois qu'il en est ainsi et qu'aucun pouvoir n'est conféré au Parlement canadien, mais je suis d'avis que l'honorable député pouvait aller plus loin et établir qu'il est absolument interdit au Parlement canadien d'assumer les pouvoirs qu'il s'arroge aux termes du présent bill. S'il avait mentionné l'article 18 de la loi sur l'Amérique septentrionale anglaise qui définit les prérogatives de ce Parlement, il aurait constaté qu'il est ainsi conçu:

> Les privilèges, immunités et pouvoirs que possèderont et exerceront le Sénat et la Chambre des communes et les membres de ces corps respectifs, seront ceux prescrits de temps à autre par acte du parlement du Canada. . .

Voici les mots importants:

> . . .ils ne devront, cependant, jamais excéder ceux possédés et exercés, lors de l'adoption du présent acte, par la Chambre des communes du parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et par les membres de cette Chambre.

Après avoir lu cet article, il faut pousser nos recherches plus loin afin d'établir quels étaient, à l'égard de ce sujet, les pouvoirs et l'autorité de la Chambre des communes de la Grande-Bretagne lors de l'adoption de la loi concernant l'Amérique septentrionale anglaise.

Le statut mentionné par le représentant de Vancouver, celui de la 13ème année du

règne de Charles II, a été maintenu depuis cette époque, lors des différentes refontes, jusque sous le règne de feu Sa Majesté la reine, lorsque la dernière refonte a eu lieu; et les termes mêmes de ce statut qui attribuait au roi seul le commandement et la direction des forces navales de l'empire, ont été conservés et, de nos jours, l'autorité est la même qu'elle était alors. Le statut n'a fait que reconnaître la prérogative dont le roi avait toujours joui sous la coutume d'Angleterre. Le roi jouissant à cette époque de cette autorité et de cette prérogative, la Chambre des communes de la Grande-Bretagne ne pouvait pas en assumer ni en détourner aucune part de n'importe quelle manière.

On conçoit que, puisque telle était la coutume et puisque le gouvernement avait reconnu au moyen d'une loi qu'il en devrait être ainsi, le seul moyen qu'avait le parlement de la Grande-Bretagne de s'attribuer quelque autorité eût été d'abroger le statut qui confirmait les prérogatives du roi et d'adopter une nouvelle loi qui les aurait diminuées ou amoindries. Cependant le parlement de la Grande-Bretagne n'a jamais jugé à propos de le faire; ces prérogatives demeurent aujourd'hui ce qu'elles étaient à l'époque mentionnée par le représentant de Vancouver.

D'ailleurs, on peut pousser ce raisonnement plus loin. En supposant, pour les fins du raisonnement, que le parlement de la Grande-Bretagne eût, depuis l'adoption de la loi concernant l'Amérique septentrionale anglaise, adopté une autre loi lui conférant le droit de restreindre le droit de commandement du roi, je déclare que cela ne changerait aucunement la position du Canada à l'égard de cette question, parce qu'on constatera que le statut en question, la loi concernant l'Amérique septentroinale anglaise, décrète que les pouvoirs du Parment canadien, en cette matière, n'exèdent pas ceux que possédait la Chambre des communes d'Angleterre en 1867, lorsque ce statut a été adopté.

On voit donc que, même si la Chambre des communes de la Grande-Bretagne, avait adopté une loi de la nature de celle que j'ai mentionnée, cette loi n'aurait pas été en vigueur lors de l'adoption du statut relatif à l'Amérique septentrionale anglaise, et que le seul moyen que ce Parlement aurait d'obtenir le droit d'intervenir dans le commandement des forces navales serait, soit d'abroger la loi concernant l'Amérique septentrionale anglaise, soit de modifier l'article en question.

Du reste, cette objection n'est pas la seule que je me propose de soulever en discutant le présent bill. Je désire appeler l'attention sur les articles 17, 18 et 19 du projet de loi, articles qui démontrent quel en est l'objet réel, bien qu'on tente de les déguiser. L'article 17 dispose que:

Le Gouverneur en conseil peut...

Et non pas "doit", notez-le bien.

...peut mettre la force navale, ou toute partie de la force, en service actif en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques.

On remarquera que l'article 4 décrète que le commandement est attribué au roi qui l'exerce personnellement ou par l'intermédiaire du Gouverneur général. Cet article ne mentionne aucunement le pouvoir et l'autorité du roi. L'article 17 décrète que:

Le Gouverneur en conseil peut mettre la force navale...

Et ainsi de suite. Le roi n'a aucune autorité à cet égard.

...en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire.

A propos de cet article, le leader du Gouvernement, lorsqu'il a déposé le projet de loi, a bien voulu citer la loi de la milice et déclarer que le bill avait été calqué autant que possible sur cette loi. Mais, il y a une omission importante dans cet article de la loi sur le service de la marine mise en regard de la loi de la milice. Cette dernière dispose que:

La milice du Canada pourra être mise en service actif dans le Canada...

C'est la même chose dans le bill de la marine jusqu'à présent.

...ou ailleurs.

L'omission dans la loi navale, si on la compare avec celle de la milice, est que la marine peut être appelée en service actif dans le Canada, tandis que d'après la loi de milice, la milice peut être appelée en service actif en Canada ou en dehors du Canada.

Partout en Canada et en dehors du Canada.

On a commis ici une autre erreur, ou encore on a mal interprété la loi de milice, qui explique d'une façon parfaitement claire et évidente là où, par application de cette loi, la milice du Canada peut être appelée en service, mais le bill actuel de la marine est tout différent.

Le Gouverneur en conseil peut mettre en service actif en tout temps les forces navales ou une partie quelconque...

On ne dit pas où, comme dans la loi de milice. C'est une omission très importante, je crois, et qui montre bien le véritable but et l'objet de ce bill. Si les mots de la loi de milice avaient été insérés dans ce bill, la chose aurait été claire. Mais de la façoon que le bill est libellé, il est sujet à une double interprétation. Premièrement, le Gouvernement pourra dire, dans une partie du Canada, en se basant sur l'article 17 du bill, que la flotte ne sera pas envoyée en dehors du Canada. Dans une autre partie du pays, le Gouvernement pourra déclarer qu'il n'y a rien

dans l'article 17 qui limite l'endroit ou les endroits où cette flotte pourra être envoyée, et conséquemment elle peut être envoyée en service actif dans le Canada ou ailleurs. La chose est laissée si incertaine que le Gouvernement pourra prétendre, dans une partie du Canada que nos navires de guerre ne seront utilisés que dans le Canada, et dans une autre partie du pays prétendre qu'on pourra les envoyer partout, comme la milice. Cette omission sera peut-être d'un grand avantage pour le Gouvernement, mais elle pourrait aussi causer un grand tort et désavantage au Canada et à l'empire.

Quelques honorables membres de ce côté-ci (la gauche) ont formulé certaines remarques au sujet de l'emploi du mot "pourra" dans cet article.

Le Gouverneur en conseil pourra mettre..

Et ils ont semblé douter de la bonne foi du Gouvernement qui se réserve le droit de "pouvoir", quand il le voudra, ne pas toujours mettre nos navires de guerre à la disposition de l'empire quand il devrait le faire. La seule réponse qui a été faite à cette critique par l'autre côté de la Chambre est celle-ci:

Il n'y a aucun danger. Vous pouvez avoir confiance que le premier ministre et son Gouvernement sauront faire ce qui est nécessaire lorsque le temps sera arrivé. Dans ce cas-là, pourquoi employer le mot "pourra"? Pourquoi ne pas rendre la chose claire pour tout le monde? Pourquoi employer un mot qui est sujet à une double interprétation, plutôt qu'un mot qui est parfaitement clair et que tout le monde peut comprendre? Pourquoi n'avoir pas employé le mot "devra" plutôt que le mot "pourra"? Il semblerait que le Gouvernement n'a choisi ce dernier mot que parce qu'il n'avait pas suffisamment foi dans Sa Majesté pour croire qu'elle ne requerrera les services de notre marine que lorsqu'il sera nécessaire, et que notre Gouvernement saura mieux décider cette question que Sa Majesté elle-même. Pour ma part j'ai plus confiance que Sa Majesté ne voudrait pas envoyer la flotte là où il ne sera pas nécessaire, que le Gouvernement l'enverrait toujours là où il sera mieux de l'envoyer. Je crois que sous ce rapport, le peuple du Canada préférera avoir confiance dans Sa Majesté et lui donner le commandement absolu de nos forces navales, que de se fier au Gouvernement actuel. Mais, monsieur l'Orateur, il y a encore une autre objection à ce bill. J'ai appelé l'attention sur l'article 18 dans lequel il est dit que:

18. En temps critique le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

Cet article déclare que le Gouvernement pourra dans des circonstances critiques, mettre notre marine à la disposition de Sa Majesté, et cela entraîne nécessairement le droit de refus. Conséquemment, il y a deux côtés dans cet article. Premièrement, le Gouverneur en conseil peut envoyer nos navires, et, s'autorisant de son pouvoir, peut refuser de les mettre à la disposition de Sa Majesté. Si le Gouverneur en conseil juge à propos de mettre la marine à la disposition de Sa Majesté qu'arrivera-t-il? L'article 19 déclare que si le Parlement n'est pas en session ou n'est pas convoqué à une date ne devant pas arriver avant dix jours, il devra être convoqué, et continuera à siéger, etc., ainsi que l'article le décrète. Tout cela est très bien. L'article prévoit le cas où le Gouverneur en conseil aura mis les forces navales à la disposition de Sa Majesté. Mais supposons que le Gouvernement décide autrement, et qu'il refuse de mettre la flotte à la disposition de Sa Majesté? Que décrète le bill dans ce cas-là? Le Parlement ne s'assemblant pas, aucun pouvoir n'est donné d'assembler le Parlement, et conséquemment le peuple du Canada ne pourra pas faire entendre sa voix par l'entremise de ses représentants. Le peuple lui-même ne peut pas mettre les forces navales du pays à la disposition de Sa Majesté.

Il n'y a rien de prévu dans le cas où le Gouverneur en conseil refuserait de mettre la marine créée par ce bill à la disposition de Sa Majesté, et avant que le peuple ait pu faire connaître son désir par la voix de ses représentants, et avant que la marine du Canada, quelle que puisse être son efficacité, ait pu, dans de telles circonstances, être mise à la disposition de Sa Majesté, la crise sera peut-être arrivée, et l'empire anglais sera peut-être ruiné et détruit avant que le Canada puisse lui venir en aide. C'est là, à mon avis, une question très sérieuse. La marine canadienne ne peut être mise à la disposition de Sa Majesté que lorsque le Parlement l'aura décidé. Si le Parlement refusait d'envoyer nos navires à l'aide de l'Angleterre, il devrait y avoir dans le bill une clause toute aussi forte pour permettre au peuple de dire si ce refus est juste ou non, mais nous ne trouvons absolument rien dans cet article qui permette cela.

Une autre objection également forte est que l'article 4 et l'article 18 ne s'accordent pas. Par l'article 4 le Gouvernement déclare que dans tout ce qui concerne le commandement de la flotte canadienne, il agira et s'efforcera d'agir comme le représentant de Sa Majesté. Représentant de quoi? Le Gouvernement doit être représentant de l'autorité, du désir, des ordres du roi—enfin il doit vouloir en tout temps

exécuter les désirs ou les ordres du roi, et s'il refuse de le faire, il ne peut pas être le représentant de Sa Majesté, il ne peut pas agir comme tel. Il y a un principe bien établi et indiscutable que toute personne ou corporation qui agit comme représentant d'un principal, est obligée de se conformer aux instructions et aux désirs de celui qu'elle représente. Si un fondé de pouvoirs ou un représentant n'exécutait pas les ordres qui lui sont donnés, quelle serait la conséquence? Il mériterait d'être immédiatement renvoyé.

Dans quelle situation le Gouvernement se met-il en prenant les pouvoirs qui lui sont conférés par ce bill? L'article 4 dit qu'il agit comme le représentant de Sa Majesté, avec toutes les obligations que ces mots comportent.

L'article 18 dit ensuite que dans les circonstances critiques, le Gouvernement "pourra mettre à la disposition de Sa Majesté" etc., ce qui implique le droit, ainsi que je l'ai déjà dit de refuser de mettre la marine au service de Sa Majesté. Nous sommes donc en présence d'une contradiction. L'article 4 déclare que le Gouvernement agit comme le répresentant du roi, et conséquemment qu'il est obligé d'exécuter ses ordres, et l'article 18 dit que si Sa Majesté demande que la flotte du Canada soit mise en activité dans une partie quelconque de l'empire, ou qu'elle prenne part à une guerre dans laquelle l'Angleterre pourrait être engagée, le Gouverneur en conseil aura le droit de dire: Non. C'est ce que le bill dit: Non, nous ne mettrons pas la flotte à votre disposition Si un fondé de pouvoirs ou un représentant obligé d'obéir à son chef, allait prétendre qu'il peut, à sa discrétion, obéir ou refuser d'obéir aux ordres qui lui sont donnés, en opposition directe à ses instructions il commettrait le plus grand abus de confiance possible. Un homme ou un gouvernement se rendant coupable d'un abus de confiance de ce genre, un fondé de pouvoirs ou un représentant, prenant plutôt ses propres intérêts que ceux de son maître, ainsi que la chose peut très bien être faite en vertu de cet article, méritait d'être renvoyé immédiatement.

Il est possible que tout ce qui peut être dit en faveur ou à l'encontre du bill et de l'amendement proposé par l'opposition ait été dit. Les arguments et les formules ont varié beaucoup dans l'exposition des principes et de la politique des deux partis, mais ces principes et cette politique ont été établis d'une façon bien distincte. Je ne répéterai aucun de ses arguments. Je me suis efforcé de tirer des discours prononcés dans cette Chambre, ce que je crois être les points importants et essentiels de différence entre les deux partis politiques sur cette importante question.

Je regrette que l'on ait fait intervenir dans la discussion de cette question un élément que l'on aurait mieux fait, je crois, d'éloigner, mais la faute première en est au très honorable premier ministre lui-même, et son exemple a été imité par un grand nombre de ses amis. On ne pouvait pas s'attendre que l'opposition laisserait passer sans protester et sans y répondre, les observations faites par les honorables membres de la droite, et je puis dire que si nous leur avons rendu la monnaie de leur pièce, et avec intérêt sur le capital, le Gouvernement ne peut que se blâmer lui-même de s'être placé dans cette position.

Il est malheureux que l'on ait mêlé à la discussion d'un sujet aussi important la question de parti. Cependant, la chose est faite, et on ne peut plus y revenir.

Je me propose donc d'exposer à la Chambre ce que je crois être les divergences d'opinion qui existent entre les deux partis sur cette importante question. La première différence que je veux signaler est que le Gouvernement en présentant ce bill maintenant et en y mettant les dispositions qu'il contient, a admis tacitement l'existence de circonstances critiques et d'un danger pour l'empire, de même que le devoir pour le Canada d'aider à faire face à ce danger; cependant, le premier ministre et ses partisans déclarent que le danger n'existe pas, et conséquemment, il n'y a pas de nécessité de s'y préparer; il ignore complètement les avis de personnes qui s'y connaissent et il se contredit lui-même.

En réponse à cela, l'opposition prend cette attitude: elle est prête à reconnaître qu'un réel danger existe pour l'empire, qu'il y a circonstance critique; elle s'en rapporte pour cela à l'opinion des meilleurs experts et des meilleurs hommes d'Etat de la Grande-Bretagne, à l'opinion d'hommes indépendants, qui ont fait une étude aprofondie de la situation. L'opposition est toute prête à se rendre au désir du peuple canadien en procurant, dans l'occurrence, une aide immédiate et effective à la marine de l'empire. Déjà nous avons assisté à une longue discussion sur cet aspect de la question, et l'on a fait de nombreuses citations tendant à établir qu'un réel danger menace en ce moment l'empire britannique. A ce même sujet, j'aimerais à vous citer l'"Everybody's Magazine" du mois de novembre dernier; il y a là un article publié par un M. Alexander Powell, membre de la Société royale de géographie, qui a été spécialement chargé de faire une enquête sur les préparatifs qui se font en Allemagne. Ce que je vais vous lire est tiré du rapport qu'il a rédigé à la suite de cette enquête:

Tout considéré, je crois que l'Angleterre a de bonnes raisons de ne pas s'endormir. Déjà à deux reprises, le kaiser a déclaré que l'ave

nir de l'Allemagne était intimement lié à celui de sa marine. L'Allemagne a refusé, avec persistance, de soumettre à l'examen ses vastes armements, non plus que de rendre raison de la hâte fébrile avec laquelle elle ne cesse de les accroître; tous ses chantiers se trouvent engagés dans des entreprises absolument inusitées. Les publicistes les plus en renom ne font nul secret de ses intentions; son passé est là pour nous rappeler qu'en d'autres occasions, elle ne s'est pas fait faute de tomber, à l'improviste et sans provocation aucune, sur ses voisins. Autre fait plus significatif encore, les soutes des navires qu'elle construit si hâtivement et qu'elle destine à la seule protection de ses routes commerciales —elle le répète avec insistance—sont aménagées pour recevoir juste la quantité de charbon qu'il faut pour des évolutions se limitant à la mer du Nord. C'est là le fait inquiétant. Pour le moment, les ambitions du kaiser ne connaissent pas de bornes. Il cherche à dominer le continent, comme un premier pas vers la domination du monde. Prenez-le comme vous voudrez, il ne peut y avoir qu'une conclusion à cette course folle qui appauvrit l'un et l'autre pays, et cette conclusion, ce sera la guerre. Si l'Angleterre triomphe, elle aura assuré sa sécurité pour un demi-siècle; si c'était l'Allemagne, sa victoire lui assurerait la position que l'Angleterre tient en ce moment; la libre entrée de ses marchandises en Angleterre serait une des conditions de la paix; elle y gagnerait de pouvoir agir à sa guise dans les Balkans, la Mésopotamie et la Perse; elle pourrait faire son choix parmi les colonies de l'Angleterre; un milliard d'indemnité lui permettrait de se bâtir une marine qui tiendrait le monde dans la terreur.

C'est là une opinion indépendante et qui, selon moi, mérite absolument d'être prise en considération.

La seconde différence que je remarque dans la politique des deux partis est celle-ci: d'un côté, le Gouvernement déclare que le Canada a aujourd'hui besoin, pour sa propre défense, d'une marine qui lui appartienne, une marine indépendante de l'empire ; et, d'autre part, l'opposition dit que le Canada, sans l'empire, n'est menacé par rien et n'a vraisemblablement rien à redouter pour l'avenir: ses côtes, ses pêcheries, sont pour le moment suffisamment protégées, et cette protection peut être accrue à l'occasion sans de trop grands frais.

L'opposition a dit de plus que le commerce maritime du Canada trouve dans la marine de l'empire une meilleure sauvegarde que dans une marine indépendante; que toute menace faite à l'Angleterre est une menace faite au Canada; que le Canada n'a que faire à l'heure qu'il est d'une marine indépendante, que notre intérêt du moment est de fortifier la marine impériale. Une troisième différence entre la politique du Gouvernement et celle de l'opposition consiste en ceci, que le Gouvernement prétend avoir le droit d'engager le pays dans une politique navale, indépendante des liens qui nous rattachent à l'empire et d'y mettre pour commencer une somme variant de 15 à 18 millions pour des navires dont l'entretien nous obligera à une dépense annuelle de 3 à 7 millions. Personne ne saurait dire au juste à quelle somme peut se porter cette double dépense; mais chacun comprend qu'elle ira s'augmentant chaque année, tout cela pour des vaisseaux destinés en aucune façon à aider l'empire dans sa défense des mers, actuellement ou dans l'avenir, lesquels vaisseaux seront d'ailleurs impuissants à défendre tout seuls le Canada, en cas d'attaque. Quant à l'opposition, elle est d'avis que le Gouvernement a bien le droit de se porter au secours de l'empire en danger, mais non pas de s'engager permanemment dans une politique dont l'objet serait d'établir au Canada une marine indépendante, sans au moins avoir consulté le pays. A tout événement, une entreprise de ce genre ne devrait se poursuivre qu'avec la coopération de l'amirauté anglaise et se relier à la marine britannique.

Je trouve cette autre différence dans la politique des deux partis: alors que le Gouvernement fait fi des recommandations de l'amirauté anglaise quant aux meilleurs moyens à adopter par le Canada pour renforcer la marine impériale et maintenir sa suprématie, la politique de l'opposition est de reconnaître la haute valeur des avis et des recommandations de l'amirauté dans les choses qui regardent la défense navale, dans lesquelles elle a l'expérience qu'il faut, expérience qui nous manque absolument.

Notre commun intérêt à la sécurité de l'empire nous fait d'ailleurs une obligation de nous en rapporter à des conseils basés sur une connaissance que nous n'avons pas en de telles matières. Au reste, il est vrai que l'aide offerte par l'amendement excède ce qui nous est demandé pour la quote-part du Canada dans la défense commune, elle n'a rien d'exagéré si l'on tient compte de son objet, qui est de maintenir l'unité de l'empire et d'assurer sa tranquilité dans le monde. Elle ne va pas au delà de ce que le Canada est disposé à faire.

Il y a autre chose encore: ce projet du Gouvernement va amener la formation d'une troupe qui portera l'uniforme royal, les armes du roi; des hommes dévoués, prêts à se battre pour le roi et l'empire. Cependant, un article de ce projet de loi déclare que cette troupe ne se battra ni pour le roi ni pour l'empire tant que sir Wilfrid et son cabinet (c'est-à-dire le Gouverneur en conseil) ne l'auront pas ordonné. L'opposition fait observer ici qu'une semblable déclaration vise à l'indépendance et à la séparation; que cela sent la sédition; que, si la chose n'est pas inconstitutionnelle,

c'est, à coup sûr, un abus de confiance et d'autorité. L'opposition prétend aussi que ces forces devraient, advenant une guerre, passer, s'il est besoin, automatiquement sous le commandement du roi, et que nulle autorité ne devrait pouvoir empêcher la chose. Une différence comme celle-là dans la politique des deux parties me paraît mériter d'être accentuée. Serons-nous, comme Canadiens, des soldats du roi ou ceux de sir Wilfrid Laurier et de son gouvernement? Evidemment, le but que notre premier ministre désire atteindre, c'est l'indépendance. L'indépendance, comme il l'a souvent déclaré, est son ambition, et le projet de loi que l'on a mis devant nous évite soigneusement toute disposition qui pourrait servir à lier davantage le Canada à l'empire, ce qui ne ferait pas l'affaire du premier ministre. Le projet, au contraire, tend fortement vers une autre direction, malgré le soin que l'on a pris de déguiser cette tendance.

D'autre part, la politique de l'opposition n'a pas besoin de déguisement et n'a recours à aucune tromperie. Elle est clairement définie: elle va tout droit à la solidarité et à l'unification de l'empire; elle vise à la sécurité du Canada et à la souveraineté de la nation. Cette différence entre l'une et l'autre politiques mérite, je le répète, que l'on y insiste.

Allons-nous continuer de vivre à l'ombre de l'Union-Jack, ce vieil emblème de nos libertés; le hisserons-nous à jamais sur nos têtes pour y chercher protection, ou déclarerons-nous notre indépendance et nous chercherons-nous un drapeau conforme à notre nouvelle situation? J'ose croire que nos populations canadiennes n'hésiteront pas à se déclarer en grande majorité pour le vieux drapeau. Ce projet du Gouvernement, s'il est mis à exécution, ne sera d'aucun secours pour la défense de l'empire, puisque la crise aura dès longtemps cessé d'exister avant qu'une marine comme celle que l'on nous propose puisse être prête pour le combat, si toutefois elle y est jamais envoyée, et, conséquemment, elle ne remplirait pas les obligations que le Canada se reconnaît envers l'empire. C'est donc la négation absolue des déclarations contenues dans la résolution du mois de mars dernier, unanimement adoptée par cette Chambre, lesquelles déclarations comportaient que le Canada se tenait prêt à défendre l'empire en danger. D'un autre côté, la politique que préconise l'opposition et l'amendement qu'elle propose auront pour effet immédiat, si cet amendement est adopté, d'aider puissamment à l'augmentation de la marine impériale. L'Angleterre y trouvera le secours dont elle a besoin dans le moment, et le Canada se sera acquitté de l'obligation qui lui incombe de contribuer à la défense de l'empire et à la paix universelle.

La politique que ce projet de loi nous annonce est peu compatible avec les professions de dévouement et de loyauté que nous avons entendu faire tant par les membres du cabinet que par leurs fidèles. La preuve en est dans cette disposition du projet de loi qui fait dépendre du bon plaisir de l'administration l'envoi de tout secours à la mère patrie. Cette disposition n'est qu'un pas de plus vers l'indépendance. Comparez cette attitude avec celle de l'opposition, qui non seulement affirme sa loyauté, mais le prouve en offrant de fournir sur l'heure deux Dreadnought, ou leur équivalent, sans réserve aucune.

Il y a une autre importante distinction à faire entre les politiques des deux partis. Le Gouvernement serait disposé à offrir des riens qui ont peur de tout, tandis que l'opposition désire offrir un tout qui n'aura peur de rien et qui sera prêt pour le combat. Le Gouvernement n'a pas réussi à faire voir que l'adoption de sa politique aurait quelque effet moral sur les ennemis de l'Angleterre ou sur les nations en général. La politique de l'opposition aurait sûrement cet effet. Une offre comme celle-là tendrait à diminuer les chances de conflit et nous épargnerait ainsi les horreurs de la guerre.

La politique du Gouvernement consiste, dans une large mesure, en de glorieuses et vaines vantardises, propres à décevoir le public. Nous allons voir les deniers du peuple dépensés de la façon la plus extravagante, fournissant de magnifiques occasions à des tripotages sans fin; tandis que, d'autre part, la politique de l'opposition est une politique d'action prompte, généreuse et effective qui sauverait plusieurs dollars pour chaque dollar dépensé. Le refus du Gouvernement et de ses représentants d'adopter les propositions qui leur ont été faites au cours des diverses conférences impériales ou d'y conformer leur action va placer le Canada dans une position humiliante et peu enviable aux yeux de l'empire comme aux yeux de l'univers, si l'on songe à la promptitude et à la générosité avec lesquelles les colonies sœurs, comme l'Australie et la Nouvelle-Zélande, ont accepté de se conformer à ces propositions et de prendre leur part du fardeau. Considérant l'importance du Canada, considérant ses vastes ressources, sa population croissante, la fidélité, de cette population, l'immensité et le progrès de son commerce, la protection dont elle a joui jusqu'à présent sous le drapeau anglais; considérant, dis-je, toutes ces choses, le Canada mériterait d'être placé au premier rang des possessions anglaises d'outre-mer, au lieu d'être mis au rang de proscrit et de traînard volontaire, comme le fait la politique du Gouvernement.

Le programme que le gouvernement présente à la Chambre est d'une nature permanente et pourtant on en fera l'applica-

tion sans l'autorisation du peuple qui n'a pas eu l'occasion d'exprimer sa volonté et qui n'a pas une connaissance suffisante des détails pour lui permettre de juger de son opportunité ou de sa valeur. Quand ce programme aura reçu un commencement d'exécution, on ne pourra pas le discontinuer mais il imposera au peuple un fardeau de plus en plus lourd, sans qu'il soit prouvé que nous aurons l'assurance de voir le Canada en parfait état de défense. D'autre part, le programme de l'opposition a en vue de donner un secours temporaire immédiat en cas de besoin et de satisfaire aux obligations du Canada envers l'empire; le chiffre de la somme est fixé, les détails sont connus et c'est suffisant pour le but qu'on se propose; il ne crée aucun fardeau croissant ou continuel, il donne une plus grande somme de sécurité au Canada en raffermissant la défense de l'empire, plus qu'on ne pourrait le faire par la création d'une marine canadienne et comme c'est un programme en vue d'une circonstance critique, il n'est pas nécessaire de le soumettre au peuple.

Nos adversaires nous disent que notre programme s'attaque au gouvernement responsable comporte l'idée de fidelité envers l'autonomie du Canada et qu'il nous imposera une taxe sans représentation, ce qui est contraire aux idées canadiennes. Mais il est bien évident que l'offre que nous proposons de faire étant une contribution volontaire n'a aucun des caractères d'une taxe qui comporte le caractère d'obligation et elle ne peut en aucun cas être considérée comme une taxe sans représentation. Comme l'existence d'un gouvernement responsable comporte l'idée de loyauté envers la couronne, de respect pour la volonté du peuple et du droit d'administrer nos propres affaires, tout en maintenant notre fidélité à la couronne, il s'ensuit qu'une contribution volontaire à la défense de l'empire auquel nous devons fidélité ainsi qu'à la défense du Canada, est une déclaration de principes d'un gouvernement responsable et autonome dans sa forme la plus haute et la plus noble. Le Gouvernement déclare que la marine canadienne devrait être construite actuellement au Canada par des ouvriers canadiens, en employant des matériaux canadiens autant qu'il sera possible. L'opposition admet que lorsque le temps sera venu et que le peuple aura déclaré que le Canada doit avoir une marine indépendante, elle devra alors être construite par des ouvriers canadiens, au Canada et autant que possible avec des matériaux canadiens. Mais nous caressons l'espoir que le jour est encore très éloigné où le Canada aura besoin d'une marine indépendante et que son intérêt et sa volonté seront toujours de maintenir la place qu'il occupe dans l'empire.

M. PORTER.

Ce sont là les principaux points de différence entre les programmes des deux partis de la Chambre sur cette question. Il me semble que la population du Canada, mettant de côté toutes partialités politiques ou considération de parti et examinant la question au point de vue du secours loyal à donner à l'empire, n'aura aucune difficulté à choisir entre les programmes que je me suis efforcé de décrire dans ces quinze articles. Au cours de ce débat on a eu l'occasion de dire que les intérêts du Canada avaient toujours souffert quand ils étaient défendus par la diplomatie anglaise. C'est une affirmation qui a été faite plusieurs fois auparavant. Elle est faite encore ici, il n'y a pas de doute, en vue de porter la Chambre et le pays à croire qu'en fait de défense navale, le peuple du Canada doit avoir plus de confiance envers le Gouvernement de sir Wilfrid Laurier qu'il ne doit en avoir dans les diplomates les plus capables d'Angleterre. Pendant l'année 1907 le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a eu l'occasion de dire à Ottawa:

Si nous prenons tous les traités depuis celui de 1783 jusqu'au traité de 1903, nous ne sommes pas particulièrement satisfaits de la façon dont le Canada a été traité par les plénipotentiaires anglais. Nous sommes obligés de constater que John Bull n'a pas toujours fait son devoir envers ses fils canadiens.

Au mois de septembre de la même année, au banquet des manufacturiers, le premier ministre a encore parlé dans les termes suivants:

Nous considérons ce qu'a fait la diplomatie anglaise à l'égard du Canada et nous constatons que c'est une succession de sacrifices des intérêts canadiens. Nous avons souffert sur l'Atlantique, nous avons souffert sur le Pacifique, nous avons souffert sur les Lacs, nous avons souffert partout où une question a dû être discutée avec des diplomates anglais. Nous sommes arrivés à la conviction que nous ferions mieux de nous occuper nous-mêmes de nos affaires plutôt que de les confier aux plus hauts personnages que l'on peut trouver en Angleterre.

De nouveau à Toronto, le premier ministre a dit dans une autre occasion:

La diplomatie britannique, en ce qui concerne les intérêts canadiens, a été une succession de fautes.

Cette disposition à trouver le gouvernement anglais en faute quand il s'occupe des affaires canadiennes, est parfaitement conforme au but poursuivi par le Gouvernement en préparant le bill soumis aujourd'hui à la Chambre et particulièrement quelques-uns de ses articles dont je me suis occupé. Mais je ne crains pas de dire qu'il n'existe pas plus de preuves pour justifier les assertions faites par le très honorable premier ministre dans les occasions que j'ai rappelées, qu'il n'y en a

pour la position qu'il prend aujourd'hui, à savoir que la force navale du Canada devrait être dirigée par le premier ministre et ses collègues plutôt que par les autorités britanniques. Je pense que ces allusions au manque d'intérêt envers le Canada de la part des diplomates anglais et ce sacrifice des intérêts canadiens qui ont été faits en plusieurs occasions, ne sont nullement prouvées et que tout cela est affirmé actuellement par ceux qui veulent augmenter l'autorité du Canada ou soustraire le pays à l'autorité de la Grande-Bretagne, plutôt que de décrire ce qui s'est passé réellement lorsque les affaires du Canada étaient confiées à la diplomatie britannique.

Je crois que ces allusions sont faites par suite du manque de renseignements véritables ou par suite du refus de se rendre compte des faits véritables qui se sont passés relativement à ces questions. Comme ce bill est examiné à tous les points de vue et comme on a fait allusion à la diplomatie britannique qui aurait sacrifié les intérêts du Canada, sans craindre d'en tirer la déduction que les intérêts canadiens souffriraient si sa défense navale nécessaire était laissée aux soins de la Grande-Bretagne, il n'est peut-être pas mauvais que je réclame un peu l'attention de la Chambre pour étudier quelques-unes de ces questions et pour compléter la comparaison dont j'ai parlé. Le premier ministre a dit que nous avions perdu sur l'Atlantique, que nous avions perdu sur le Pacifique et que nous avions perdu sur les Grands lacs. Je me propose de comparer pendant quelques instants, les traités qui ont été négociés et conclus par l'Angleterre et qui d'après le premier ministre nous ont fait perdre sur l'Atlantique et sur le Pacifique, avec certains traités que le très honorable premier ministre et ses collègues ont pu conclure depuis qu'ils siègent sur les bancs du Gouvernement.

Le premier cas dont ait parlé le premier ministre a rapport au traité d'Ashburton en 1842. L'opinion qui a été exprimée au sujet de cette question et qui s'est répandue dans certains milieux, est, j'en suis sûr, le résultat d'un manque de connaissance des faits véritables qui se sont produits. La prétention ordinaire de ceux qui font des assertions semblables à celles du premier ministre, c'est que le Canada a perdu par ce traité les états du Maine et du New-Hampshire, parce que Webster, qui négociait le traité au nom des Etats-Unis, a montré à lord Ashburton une carte qui indiquait la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, comme étant beaucoup plus à l'ouest qu'elle ne l'était en réalité et ainsi en montrant cette carte à lord Ashburton, Webster l'avait trompé et induit à accepter que les Etats-Unis obtinssent plus de territoire qu'ils n'en avaient le droit réellement.

L'histoire ajoute que Webster, le plénipotentiaire des Etats-Unis, a montré cette carte au sénat des Etats-Unis et l'a convaincu, bien qu'il ait été opposé au traité, de l'accepter dans la forme sous laquelle il a été adopté par la suite. S'il était vrai que Webster ait pu tricher lord Ashburton, si je puis employer cette expression, et obtenir de cette façon un avantage, quelque déshonorable que puisse être la conduite de Webster, ce serait une chose très malheureuse pour le Canada, et lord Ashburton pourrait être parfaitement accusé d'avoir manqué à son devoir et de ne pas avoir suffisamment protégé les intérêts du Canada. Cette histoire a été connue ainsi pendant longtemps, depuis 1842 jusqu'à l'année dernière, et elle a été mise en circulation par le très honorable premier ministre et par beaucoup d'autres personnes. Mais l'an dernier, les faits véritables ont été découverts par un fonctionnaire d'un des ministères du Canada, M. White, qui a publié un article à ce sujet et a décrit toute l'affaire dans le "University Magazine". Il paraîtrait que les faits véritables sont les suivants: quand le traité de Paris fut signé, la ligne de démarcation entre le Canada et le territoire qui devint par la suite les Etats-Unis, fut définitivement adoptée et établie. Cette ligne fut fixée, d'après les documents, par un trait connu sous le nom de ligne Oswald et elle fut tracée et définie sur une carte connue sous le nom de carte du roi, qui se trouvait en la possession de George III. La carte fut marquée de la main même du roi sous une grosse ligne rouge avec l'indication: "Ceci est la ligne Oswald" et au moment de l'adoption du traité à Paris et dans plusieurs occasions à la Chambre des communes, on fit allusion à cette carte du roi et à la délimitation de la frontière par le traité, en suivant ce qui était connu comme la ligne d'Oswald. Or, à l'époque du traité d'Ashburton, Webster s'était procuré aux Archives à Paris, une carte qui avait été donnée par Franklin et c'est cette carte qu'il présenta. Il n'y a absolument pas de preuves pour indiquer d'où elle venait, à l'exception d'une lettre qui était annexée à la carte et disait que Franklin avait tracé lui-même le trait rouge qui était marqué sur la carte. De sorte que le document que Webster se procura n'était pas du tout la carte officielle pas plus que c'était une carte dont on s'était servi pour fixer la limite du Canada à l'époque du traité de Paris. Mais il se servit de cette carte dans le but de tromper le sénat des Etats-Unis et de lui faire croire que la république obtenait une plus grande étendue de territoire qu'elle n'en avait droit d'après la frontière réelle.

La découverte faite par M. White prouve que, bien qu'à l'époque du traité d'Ashburton, la carte du roi portant la ligne Oswald et la signature royale, fût connue, il s'est trouvé que les Etats-Unis, par le traité d'Ashburton, quant à la délimitation

de la frontière entre ce pays et le Nouveau-Brunswick ont obtenu exactement ce que la carte du roi et la ligne Oswald qui avaient servi lors du traité de Paris, accordaient à l'Angleterre rien de plus, rien de moins, sur un point, c'est-à-dire, depuis l'océan Atlantique nord, jusqu'à un point appelé "Northwest Angle." Mais à partir de ce point, la frontière entre les Etats-Unis et le Canada fut déviée, et au lieu de suivre la ligne Oswald, qu'elle aurait été obligé de suivre, si la carte du roi avait été produite, elle fut reculée vers l'ouest de manière à conserver au Canada une partie considérable du Nouveau-Brunswick et de la province de Québec, de fait, le territoire même sur lequel est aujourd'hui construit le Grand-Tronc-Pacifique. Ce territoire ne nous appartiendrait pas aujourd'hui si la véritable frontière n'avait pas été diviée vers l'ouest, par ce traité d'Ashburton.

Mais ce n'est pas là le point le plus important. Si on avait suivi la ligne Oswald, comme les Etats-Unis étaient en droit de l'exiger, et si cette carte avait été produite lors du traité d'Ashburton, car il est évident qu'elle ne l'a pas été, ou du moins on n'en a pas tenu compte, la ligne de démarcation entre les Etats-Unis et le Canada, est et ouest, n'aurait pas dévié de l'angle nord-ouest vers le sud et l'ouest, et le Canada n'aurait pas obtenu une partie considérable de la province de Québec qui autrement serait allée aux Etats-Unis.

Je n'entrerai pas dans tous les détails de ces différentes opérations, mais dans deux autres circonstances le traité d'Ashburton, que l'honorable premier ministre est si prompt à condamner, nous a valu de précieuses acquisitions de territoires.

Je dirai un mot de cette partie de l'état de l'Orégon qui appartient maintenant aux Etats-Unis, et qui d'après l'honorable premier ministre, je suppose, devrait appartenir au Canada. Le traité en question fut fait en 1846 et ne portait pas sur ce qui est connu aujourd'hui comme l'état de l'Orégon. Il s'agissait d'un territoire d'environ 400,000 milles carrés et comprenait non seulement l'état de l'Orégon, mais aussi le territoire qui forme aujourd'hui notre riche province de la Colombie-Anglaise. Plusieurs nations, l'Espagne, la Russie, la France, les Etats-Unis avaient fait des découvertes sur les côtes du Pacifique, mais les Etats-Unis seuls réclamaient une juridiction absolue sur ce territoire. La seule réclamation que l'Angleterre eut jamais faite se trouvait à exiger un droit d'occupation égal à celui des autres nations intéressées. Les Etats-Unis, de leur côté, disaient que l'Espagne ayant cédé ses droits par un traité, que la France ayant vendu les siens, que Cook et d'autres navigateurs ayant fait des découvertes, tout ce territoire appartenait exclusivement aux Etats-Unis. Ce dernier pays

invoquait la possession, et c'est un principe de droit international bien connu que bien que la découverte confère un titre, c'est la possession qui vaut titre, pour assigner la propriété d'un territoire nouveau. A cette date les Etats-Unis possédaient leur droit de premiers découvreurs, et invoquaient les droits qu'ils avaient acquis de l'Espagne et de la France, ils invoquaient également le droit de possession, puisqu'à cette époque l'Angleterre avait à peine 400 de ses nationaux sur ce territoire, et les Etats-Unis environ 8,000.

C'est sur ces bases qu'il s'agissait de déterminer à qui devait appartenir ce territoire. Remarquez bien que l'Angleterre n'avait jamais reclamé un droit de propriété absolue, tandis que les Etats-Unis le réclamaient. Quelle était la situation dans ces circonstances? La campagne pour l'abolition de l'esclavage était commencée aux Etats-Unis, ce territoire offrait le champ le plus favorable à l'émigration des Américains et ils s'y rendaient en grand nombre.

L'Angleterre, de son côté ne faisait aucun progrès sous le rapport de l'occupation. Si les choses étaient resté en l'état quelques années de plus, il serait infailliblement arrivé que les Américains auraient occupé la plus grande partie de ce territoire et que les Etats-Unis l'aurait acquis par droit d'occupation.

Le coup de maître de la diplomatie anglaise fut de travailler à cette époque à assurer à l'Angleterre la plus grande étendue possible de territoire, au lieu de s'exposer à tout perdre, en retardant de quelques années. Que fit-elle? Des négociations furent entamées et chaque partie fit valoir ses titres. On ne peut pas prétendre qu'un pays qui entreprend des négociations de cette nature va soumettre des réclamation qui ne reposent sur aucun fondement. Il n'est pas possible de soutenir que l'Angleterre avait tous les droits de son côté et que les Etats-Unis n'en avaient aucun; que l'Angleterre avait droit à tout ce territoire puisqu'elle n'en réclamait qu'une partie. On ne peut pas prétendre non plus que les Etats-Unis étaient les propriétaires exclusifs. Il fallut donc discuter et conclure le meilleur marché possible. Quel fut le résultat? Aux termes de ce traité, l'Angleterre renonça à sept degrés de territoire sur lequel elle ne réclamait qu'un droit d'occupation en commun, et obtint un droit de propriété absolue sur six degrés de territoire, qui ne pourrait plus jamais lui être disputé.

J'aimerais à savoir comment, en de telles circonstances, il est permis de dire que dans la négociation de ce traité, les intérêts du Canada ont été sacrifiés. Il faut se rappeler de plus qu'à cette époque, ce territoire ne faisait pas partie de la Confédération canadienne. L'Angleterre seule était intéressée, et pour moi, dans

ce traité, comme dans celui d'Ashburton, l'Angleterre a fait preuve de haute diplomatie et s'est donné beaucoup de mal pour protéger des intérêts qui sont devenus plus tard ceux du Canada, puisque, grâce à lord Ashburton, elle a obtenu dans l'est, un vaste territoire dont la propriété lui avait été refusé par un autre arbitrage.

A ce propos, il est bon de rappeler qu'avant le traité d'Ashburton, la question avait été soumise au roi des Pays-Bas. Et que fit-il? Après avoir étudié toute la question, il concéda à l'Angleterre un territoire de 900 milles carrés moins étendu que celui que lui a reconnu le traité d'Ashburton.

Les Etats-Unis ne furent pas satisfaits de cette décision et en appelèrent. C'est alors que s'ouvrirent les négociations qui aboutirent au traité d'Ashburton, grâce auquel l'Angleterre obtint un territoire de beaucoup plus étendu que celui que lui assurait la décision du roi des Pays-Bas.

De même, au sujet de l'Orégon, l'Angleterre, par sa diplomatie, obtint pour le Canada de l'avenir, la propriété absolue et exclusive d'un territoire plus étendue que celui qu'elle réclamait avant le traité. Ce qu'elle a perdu, c'est cette bande de territoire, entre le fleuve Columbia et l'Océan Pacifique, sur lequel, de son propre aveu, elle ne possédait aucun titre, qu'elle n'avait pas découvert, qu'elle n'occupait pas si ce n'est d'une manière tout à fait intermittente, et au sujet duquel les titres des Etats-Unis étaient inattaquables. L'Angleterre, par ce traité a obtenu tout ce qu'elle réclamait; comme le dit un auteur qui a traité cette question, l'Angleterre à obtenu tout ce qu'elle désirait, tandis que plusieurs des réclamations des Etats-Unis ont été réservées pour une décision ultérieure. Elles ne sont jamais revenues sur le tapis et n'y reviendront jamais.

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

Reprise de la séance.

M. PORTER: Avant la suspension de la séance, je me suis efforcé de refuter les critiques non méritées de l'honorable premier ministre et de quelques autres orateurs, à l'adresse de la diplomatie anglaise dans ses rapports avec les intérêts canadiens et j'ai démontré que par le traité d'Ashburton et le traité de l'Orégon, le Canada a fait des acquisitions considérables. Par le traité de l'Orégon nous avons obtenu la propriété absolue de la riche province de la Colombie-Anglaise. Bien que la frontière entre les Etats-Unis et l'ouest du Canada jusqu'aux montagnes Rocheuses eût été fixée au 49e parallèle, et que l'Angleterre eût offert à plusieurs reprises de fixer la frontière à l'ouest des montagnes Rocheuses, en prenant comme base le 49e parallèle, les Etats-Unis refusèrent et prétendirent que leur territoire s'étendait jusqu'au 54.40. Leur cri de guerre était "fifty four forty or fight", (cinquante-quatre quarante ou la guerre).

L'Angleterre, à cette époque, n'avait pas renoncé à ses droits sur cette partie de l'Amérique septentrionale, et elle avait fait de grands préparatifs de guerre, et lorsque les négociations s'ouvrirent pour le traité de l'Orégon, il était évident qu'il fallait faire quelque chose de cette nature, sans quoi la guerre éclaterait.

Je répète que c'était un coup de maître, de la part de la diplomatie anglaise, d'obtenir un territoire aussi considérable, avec des titres aussi problématiques que ceux qu'elle possédait. Elle obtint plus qu'elle n'avait jamais réclamé jusqu'alors.

Comparons l'adresse diplomatique de l'Angleterre, dans ces deux traités, avec celle que le Gouvernement actuel a déployée dans les deux traités qu'il a conclus depuis qu'il est au pouvoir. Voyons, par exemple, le traité avec le Japon. La même année, il y eut un traité entre le Japon et l'Angleterre, et un traité entre le Japon et les Etats-Unis. La côte du Pacifique offrait un champ d'émigration favorable et les Japonais s'y rendaient en grand nombre. Dans leur traité avec le Japon, les Américains tinrent compte de ce fait et stipulèrent que ce traité n'interviendrait en aucune manière dans:

> Les lois, ordonnances et règlements concernant le commerce, l'immigration, la paix et la sécurité publique qui sont en vigueur ou pourront le devenir dans l'un ou l'autre des deux pays.

Par cette disposition, les Etats-Unis se réservent la direction absolue de l'immigration des Japonais sur les côtes du Pacifique. Dans le traité entre le Japon et l'Angleterre, cette restriction n'existe pas, et la raison en est évidente. L'Angleterre n'offre pas un champ d'immigration aux Japonais et, par conséquent, il n'y avait aucune nécessité, d'insérer une semblable disposition dans un traité avec le Japon.

Néanmoins, l'Angleterre eut la précaution de sauvegarder les intérêts du Canada, et par l'article 19 de ce traité, il est stipulé qu'il ne s'appliquera pas aux colonies autonomes tant qu'elles ne l'auront pas ratifié, qu'elles pourraient s'en assurer les avantages et en accepter les obligations en tout temps, qu'en le ratifiant elles seraient libres d'y ajouter telles autres dispositions qu'elles croiraient avantageuses ou utiles.

C'était l'état de choses qui existait en 1895 quand ce traité fut soumis au Gouvernement canadien à la tête duquel se trouvait alors le parti conservateur. Le conseil adopta un arrêté qu'il transmit aux autorités compétentes et par lequel il refusait d'accepter ce traité à moins qu'il ne contînt une disposition semblable à celle dont

j'ai parlé, et qu'on retrouve dans le traité conclu entre les Etats-Unis et le Japon. Ce décret du conseil fut soumis au gouvernement japonais par l'intermédiaire de l'ambassadeur britannique, et bientôt après le Japon accédait à la requête contenue dans ce décret du conseil; avis de cet assentiment fut donné au Gouvernement canadien d'alors, et c'est après cela que les dispositions de cet ajouté devinrent applicables à toutes les colonies aussi bien qu'au Canada. Au mois de juillet 1896, alors que le gouvernement conservateur dut abandonner les rênes du pouvoir, le secrétaire d'Etat pour la Grande-Bretagne s'enquit auprès du Gouvernement canadien s'il acceptait le traité conclu entre la Japon et la Grande-Bretagne.

Le Gouvernement adopta un arrêté en conseil refusant d'accepter ce traité, non pas en invoquant le contrôle que le Canada devait exercer sur l'immigration, mais la raison que ce traité pourrait mettre des entraves aux relations commerciales du Canada. Ainsi qu'on l'observera, il n'était aucunement question du commerce, cette question étant réservée, quant à sa solution, au Gouvernement canadien. Deux mois après, la Grande-Bretagne mettait sur ses gardes le Canada à propos de cette question de l'immigration, en avisant les ministres que le Queensland et l'Australie avaient refusé d'accepter cette convention si leur gouvernement respectif ne conservait pas la haute main sur l'immigration qui arrivait dans ces possessions britanniques. Moins d'un mois après, l'ambassadeur britannique faisait rapport que le Japon s'était rendu à la demande du Canada en ce qui touchait l'immigration des ouvriers, y compris les artisans.

Quand le gouvernement conservateur adopta cet arrêté en conseil, outre qu'il demandait la haute main sur l'immigration, il voulait que le terme "ouvriers" fut défini de façon à comprendre les artisans. Finalement, le Japon accepta cette demande et s'offrit alors l'occasion d'obtenir que le traité conclu entre la Grande-Bretagne et le Japon s'appliquât à notre pays avec pleins pouvoirs pour le Canada d'exercer la haute main sur son immigration. A nouveau, c'est-à-dire en 1897, cette question fut soumise au Gouvernement, et ce dernier se contenta de refuser d'accepter ce traité, invoquant pour raison celle qu'il avait déjà donnée, c'est-à-dire, que ce traité pourrait être de nature à intervenir dans ses relations commerciales. Dans la dernière partie de l'année 1896, et de bonne heure en 1897, l'immigration japonaise à la Colombie-Anglaise commença à augmenter très rapidement, au point que cette question devint très sérieusse pour la population de cette partie du pays, à un point tel que la Colombie-Anglaise fit des représentations auprès de ce Gouvernement, et que sa population, en vérité, signa en très grand nombre des requêtes qui furent adressées au Gouvernement lui demandant de mettre des entraves à cette immigration japonaise aussi nombreuse à la Colombie-Anglaise. Ces requêtes furent présentées à différentes reprises. C'est alors que l'honorable ministre de l'Agriculture visita le Japon et, s'il faut en croire le rapport qu'il a fait à la Chambre de son voyage, il n'a rien fait d'utile au Japon. A son retour, il a déclaré simplement qu'il n'y avait pas danger d'une immigration excessive du Japon et qu'il avait l'assurance que le gouvernement japonais restreindrait cette immigration de façon à ce qu'elle ne troublât, en aucune façon, les affaires de notre pays.

Cet état de choses se continua jusqu'en 1905; en cette même année le Gouvernement adopta un arrêté en conseil qui déclarait que toutes les objections contre le traité déjà conclu étaient disparues et que le Canada était prêt à accepter cette convention telle que proposée à l'origine. D'après ce décret du conseil, on constatera que, en dépit du fait que les intérêts canadiens se trouvaient tellement en jeu dans cette question de continuer à exercer la haute main sur l'immigration du Canada, il était prêt à passer maître en diplomatie en annulant ce décret, ce qui faisait disparaître toute objection à l'immigration japonaise, laquelle pouvait se poursuivre selon le bon plaisir des Japonais. Le secrétaire pour les colonies, toutefois, quand ce décret lui fut soumis, avait déjà, par devers lui, le décret du conseil adopté par le gouvernement conservateur en 1895; il connaissait donc la nature de l'objection qu'on avait soulevée alors contre cette immigration. Cependant, avant de prendre action sur l'arrêté en conseil adopté par ce Gouvernement, il en avertit les ministres canadiens appelant leur attention surtout sur cette question d'immigration, tout en exprimant le désir de savoir si le Gouvernement canadien était prêt à abandonner son droit sous ce rapport. La réponse confirmait simplement le décret du conseil tel qu'adopté, mais le secrétaire pour les colonies refusa d'agir, se contentant de répondre qu'il avait envoyé une note spécifique, demandant une réponse également spécifique afin de savoir si le Canada persévérait dans sa politique d'immigration; il exprimait également le désir qu'on répondît à son câblogramme. Son attention se trouvant appelée sur cette question, le Gouvernement répondit qu'il était prêt à accepter le traité conclu avec le Japon absolument, sans restriction aucune. Dans ces circonstances un traité fut conclu.

Outre cet avis du secrétaire pour les colonies, en 1903, le consul général du Japon notifiait par lettre le premier ministre du

Canada que le gouvernement japonais était disposé à conclure une entente d'après laquelle il s'engageait à restreindre l'émigration japonaise au Canada. On ne peut donc dire en aucune façon que le gouvernement canadien n'avait pas une connaissance entière de la volonté du Japon de conclure une entente permettant au Canada de conserver en son entier le droit d'exercer la haute main sur l'immigration. Malgré cet avis et cette connaissance, les ministres, au grand détriment de la province de la Colombie-Anglaise en particulier, et du Canada en général, abandonna la haute main qu'ils exercaient sur l'immigration au gouvernement japonais au lieu de conserver lui-même cette autorité. Le résultat de cette attitude fut que, du moment que cette convention fut conclue, comme on devait naturellement s'y attendre, l'immigration des Japonais à la Colombie-Anglaise reprit de plus belle et augmenta même très rapidement. Cette question devint tellement importante pour la population de la Colombie-Anglaise fit entendre des plaintes, et cela à maintes reprises, auprès du Gouvernement, et dans cette enceinte même on réclama que le Gouvernement prît action. Finalement, l'honorable directeur général des Postes fut envoyé au Japon, d'où il revint à son de trompettes, pour annoncer qu'il avait redressé la grande erreur commise par le Gouvernement. Il annonça que le gouvernement japonais lui avait donné la garantie qu'il ne permettrait plus à ses émigrants peu désirables de prendre la route du Canada.

Toutefois, il semble, si ce que l'on rapporte est exact, qu'à son arrivée au Japon, l'honorable directeur général des Postes fut reçu, cela va sans dire, d'une façon très courtoise par le ministre japonais, mais que lorsqu'il fut question de la matière qui faisait l'objet de sa mission, le ministre des affaires étrangères du Japon, après avoir constaté l'avantage que son pays avait obtenu par ce traité, renvoya simplement l'honorable directeur général des Postes à un commis de son bureau, demandant à ce fonctionnaire de faire ce qu'il pouvait, le ministre des affaires étrangères n'ayant pas le temps ou ne se sentant aucune velléité de poursuivre des négociations avec le directeur général des Postes. Monsieur l'Orateur, les négociations se poursuivirent quelque temps en la façon que je viens d'indiquer, et le directeur général des Postes s'aperçut qu'il ne pourrait avancer les choses avec ce commis à qui on l'avait référé. Il s'adressa à nouveau au ministre des affaires étrangères, et, finalement, qu'est-ce que l'honorable directeur général des Postes a été obligé de faire? Il dut s'adresser à l'ambassadeur britannique et, si quelque chose n'a jamais été accompli dans cette question de l'immigration japonaise, c'est grâce à l'ambassadeur britannique et non pas à l'honorable directeur général des Postes du Canada.

Cependant, il revint au Canada et la presse dévouée à son parti et ses amis mêmes proclament que ses efforts ont été comme un coup de maître dans l'art de la diplomatie, efforts qui laissent entièrement dans l'ombre la diplomatie de la Grande-Bretagne dans le règlement d'aucune question qui intéresse le Canada.

Faisons une autre comparaison—voyons l'action diplomatique du Canada relativement au traité belge et allemand, à l'action diplomatique de la Grande-Bretagne dans les autres questions dont j'ai parlé. En prenant les rênes du pouvoir, le Gouvernement a déclaré qu'il obtiendrait le commerce de préférence avec toutes les parties de l'empire. C'était là un des articles de son programme; une des réformes qu'il promettait au pays d'accomplir dans les quelques mois qui suivraient son arrivée au pouvoir. A cette époque et durant plusieurs années auparavant, il existait un traité commercial entre la Grande-Bretagne et la Belgique et entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne. L'article 15 du traité belge décrétait:

Les articles produits ou fabriqués en Belgique ne seront soumis dans les colonies britanniques à un droit autre ou plus élevé que les droits qui sont et peuvent être imposés sur des articles semblables de provenance britannique.

L'article 2 du traité allemand déclare:

Que le zollverein ne pourra prélever des droits autres ou plus élevés sur les marchandises exportées au Dominion et aux possessions de Sa Majesté britannique, non plus que dans les dominions et les possessions de Sa Majesté britannique sur aucune marchandise exportée à l'empire allemand que ceux qu'on peut prélever sur l'exportation de marchandises semblables par aucun autre pays qui jouit du tarif de faveur sous ce rapport.

L'article 5 du traité allemand:

Que toute faveur, tout privilège ou toute réduction dans le tarif des importations et des exportations, que l'une ou l'autre des parties contractantes peut accorder à une troisième puissance, s'appliquera immédiatement et sans restriction aucune à l'autre partie.

Et l'article 7 décrète:

Que les stipulations des articles précédents, c'est-à-dire des articles 1 et suivants jusqu'à 6, s'appliqueront également aux colonies et aux possessions étrangères de Sa Majesté britannique. Dans ces colonies et ces possessions, les produits des différents états que composent l'unité allemande ne seront pas soumis à des droits d'importations plus élevés ou autres que ceux que doivent acquitter les importateurs des produits du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, ou d'aucun autre pays semblable, et les exportations des colonies ou des possessions al-

lemandes ne seront soumises à des droits plus élevés ou autres que ne le sont les exportation au Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

On aurait cru que ce langage était tellement explicite qu'il n'aurait pu donner lieu à une fausse interprétation. Il y était clairement stipulé qu'aucune des parties contractantes ne pouvait accorder de préférence s'appliquât également à l'autre parrence à un autre pays sans que cette préférence contractante. De fait, c'est la façon dont on a interprété longtemps ces conventions-là, et c'est l'interprétation qu'à donné, à différentes reprises, des conventions de ce genre, l'ancien gouvernement, surtout lorsqu'il fit adopter une adresse conjointe demandant la dénonciation de ces traités en 1891, afin de pouvoir établir la préférence commerciale dans les bornes de l'empire; et c'est aussi l'attitude que nous avons suivie lorsque le Parlement adoptait en 1894, et de nouveau en 1895, le traité avec la France, alors que la loi relative aux traités commerciaux fut adoptée.

Il semble que, saisi de ces faits, le Gouvernement ne pouvait se méprendre sur le plein effet et la véritable signification de ces stipulations; mais dès la première année qui suivit son avènement, son ignorance apparente de ces restrictions l'induisit à placer le Canada dans une situation fort singulière. Il tenta tout d'abord, par une résolution relative au tarif, d'accorder à l'Angleterre un traitement de faveur ne s'étendant ni à l'Allemagne ni à la Belgique. Mais quand la résolution vint en discussion, on mit en lumière l'esprit et la portée véritables des deux traités. La situation fut exposée de façon telle, que le Gouvernement finit par déposer un autre projet de résolution dont il convient de donner lecture:

Article 16. Lorsque le tarif des douanes d'un pays quelconque admettra les produits du Canada à des conditions qui, en somme, seront aussi favorables au Canada que le sont les conditions du tarif de réciprocité mentionné au présent acte, aux pays auxquels il pourra s'appliquer, les articles qui auront été récoltés, produits ou fabriqués dans ce pays, lorsqu'ils en seront importés directement, pourront être déclarés à l'entrée ou sortis d'entrepôt pour la consommation au Canada, aux taux réduits établis dans le tarif de réciprocité consigné à l'annexe D du présent acte.

a) Toute question survenant au sujet des pays qui auront droit aux bénéfices du tarif de réciprocité sera décidée par le contrôleur des douanes, sauf la sanction du Gouverneur en conseil.

b) Le Gouverneur en conseil pourra étendre les avantages du tarif de réciprocité à tout pays y ayant droit en vertu d'un traité avec Sa Majesté.

Le Gouvernement déposa ce projet de résolution dans le but de se tirer de l'embarras que créait son impuissance à accorder ce privilège à l'Angleterre sans en faire bénéficier en même temps la Belgique et l'Allemagne. On lui fit voir que cette résolution n'écartait pas l'objection que l'on avait opposée à la précédente, qu'elle était tout aussi inadmissible que l'autre; il la fit voter quand même. Bref, par l'adoption de cette résolution, l'Angleterre se trouvait à bénéficier d'une réduction de droits devant, avec le temps, varier entre 12½ et 33⅓ p. 100. Dès que ce traitement de faveur eût été accordé, l'Allemagne voulut en avoir le bénéfice, et le Canada prétendit qu'elle n'y avait pas droit. Il fallait alors que le Canada s'attirât des désagréments de la part de l'Angleterre, bénéficiaire du régime de faveur, ou que l'Angleterre s'en attirât de la part de l'Allemagne qui avait droit aux mêmes avantages qu'elle.

La situation continua de se compliquer jusqu'à ce que l'Angleterre fût venue en aide au Gouvernement en dénonçant ses traités avec l'Allemagne et la Belgique, en ce qu'ils avaient trait au Canada. Quelle situation nous était faite par là?

Le Canada n'étant plus partie à ces traités et ayant interdit l'accès de son marché aux produits allemands à une heure où il n'aurait pas dû le faire, l'Allemagne usa naturellement de représailles en appliquant son tarif le plus élevé aux produits de provenance canadienne. Cette situation était tellement préjudiciable au commerce du Canada que le Gouvernement voulut y remédier de quelque manière; c'est dans ce but qu'il opposa la surtaxe aux droits élevés que l'Allemagne percevait sur les produits canadiens. Le commerce canadien accusa un décroissement constant: le Canada perdait des sommes énormes, sa situation devenait chaque jour de plus en plus préjudiciable à ses intérêts. Pour réparer l'erreur commise et mettre sur un pied convenable nos relations de commerce avec l'Allemagne, il fallait défaire ce qu'on avait si mal fait. C'est dans ce but que le Gouvernement a aboli la surtaxe et qu'il vient de signer une convention provisoire de commerce avec l'Allemagne.

Etant donnés ces faits, s'il se trouve un seul député pour prétendre que la diplomatie dont le Gouvernement a fait montre lors de la conclusion du traité avec le Japon et dans ses relations avec l'Angleterre peut se comparer avec avantage à celle que la Grande-Bretagne déploya à l'occasion du traité Ashburton et du traité de l'Orégon, je dirai qu'il ne se rend aucunement compte de l'attitude prise par les diverses parties à l'égard de ces questions. Loin d'être défavorable à la Grande-Bretagne, la comparaison fait voir que cette dernière a su apporter à la protection des intérêts du Canada beaucoup plus de soin et de diplomatie que nos gouvernants actuels.

Je pourrais citer encore bien des cas—il y en a d'autres; qu'il me soit pemis de citer un exemple pour établir le contraste entre la manière d'agir du gouvernement anglais et celle du Gouvernement à l'égard d'une même question. En 1854, lord Elgin était chargé de négocier au nom du Canada le traité de réciprocité avec les Etats-Unis. Les négociations aboutirent à ce que le Canada désirait en matière de relations de commerce. Pas n'est besoin de rappeler comment on obtint la conclusion d'un traité de réciprocité favorable au Canada, ainsi qu'on peut s'en convaincre en se reportant aux tableaux du commerce pour les onze années que le traité resta en vigueur.

Durant cette période, le volume de notre commerce, de $20,000,000 qu'il était, s'éleva à $80,000,000. Ce traité fut abrogé.

Bien que les ministres d'aujourd'hui eussent promis qu'un de leurs premiers soins après leur avènement au pouvoir serait de négocier un nouveau traité de réciprocité avec les Etats-Unis; bien qu'ils aient fait à ce propos maints voyages à Washington et tenté maints et maints efforts, ils n'ont jamais abouti au moindre résultat; ils ont fini par déclarer qu'ils ne retourneraient plus à Washington et ne tenteraient plus d'obtenir la conclusion d'un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, renonçant par là au projet qu'ils s'étaient engagés de réaliser. On voit qu'en cette matière, la diplomatie sut faire triompher l'intérêt du Canada et que les efforts de nos ministres n'ont abouti à aucun résultat. Peut-on, dans ce cas, comparer avantageusement la diplomatie des ministres canadiens à celle que le Gouvernement a déployée dans notre intérêt.

Je pourrais encore invoquer le traité avec la France et celui qui a trait à la frontière de l'Alaska. En chacun de ces cas, les faits mènent à la conclusion—malgré qu'il en répugne à tout Canadien—que la Grande-Bretagne a toujours nourri la plus vive sollicitude pour le Canada et protégé notre intérêt beaucoup mieux que ne l'ont fait ceux qui gèrent actuellement les affaires de notre pays.

Je dois dire en terminant que je m'oppose de toutes mes forces au projet de loi qui nous occupe en ce moment et tend à l'établissement d'un système de défense navale. Je crois avoir démontré—mes recherches personnelles m'en ont du moins donné la conviction—que ce projet de loi ne favorise ni l'intérêt du peuple canadien ni celui de l'empire en général. Je me suis efforcé de faire voir—et je crois y avoir réussi—que ce projet de loi tend à dépouiller Sa Majesté d'une partie de son autorité sur les armées de l'empire. Je crois avoir établi que le Gouvernement a tort de se faire autoriser à refuser à Sa Majesté, même à l'heure du danger, le concours des forces dont la création est prévue au projet de loi. En déposant son projet de loi ou après l'avoir déposé, le premier ministre n'a-t-il pas dit qu'il pourrait être de son devoir, en certains cas, de ne pas mettre les services de notre flotte à la disposition de la Grande-Bretagne? Certes, nous ne saurions, de nos jours, laisser un tel état de choses subsister en notre pays.

Je crois avoir réussi à démontrer que pour défendre son projet ou le faire appuyer par les députés ministériels, le Gouvernement n'a à ce sujet ni les renseignements ni les données ni les connaissances susceptibles de convaincre la Chambre ou qui que ce soit que notre service naval pourra jamais être de quelque utilité réelle à l'empire, ou donner à la Chambre l'assurance qu'il sera vraiment utile au Canada. Au contraire, il en a dit assez pour que la Chambre et le peuple aient la certitude que son entreprise va coûter au pays une somme énorme—dont il ne sait même pas le chiffre—et que cette dépense s'accroîtra constamment pour devenir un fardeau dont la population canadienne pourra difficilement supporter le poids.

Je crois avoir fait voir que la raison que le premier ministre a invoquée pour garder la direction de la flotte projetée—c'est-à-dire que les diplomates anglais ont jusqu'ici sacrifié nos intérêts—n'est qu'un vain prétexte, puisqu'elle ne repose sur rien du tout. Pour ces divers motifs, je considère que je dois à mes commettants, aussi bien qu'à moi-même et à mon pays en général, de combattre ce projet de loi. Je suis Canadien—et mon titre de sujet britannique fait de moi plus qu'un Canadien.

Je représente une circonscription dont la population ne le cède à nulle autre sous le rapport de la fidélité à la couronne; cette population est prête à donner son argent et à verser son sang pour le maintien de l'empire; elle désire aussi vivement que toute autre que le Canada continue de faire partie de l'empire; elle caresse l'espoir que notre pays aura toujours l'honneur d'être considéré comme le plus beau joyau de la couronne britannique.

M. ERNEST ROY (Dorchester) (texte): Monsieur l'Orateur, à cette époque de la discussion sur le bill qui nous est maintenant soumis, il est difficile d'apporter de nouveaux arguments et de dire, même sous une forme nouvelle, des arguments déjà invoqués. Je me bornerai donc à quelques réflexions sans vouloir entrer dans un examen complet de cette mesure.

Je ne désire pas répondre spécialement au discours de l'honorable député de Hastings (M. Porter) qui vient de reprendre son siège. Je désire cependant le féliciter sur cette partie de son discours qui marque les différences qui existent entre la politique ministérielle et la politique de l'opposition conservatrice sur ce projet de loi. Je n'admets pas, il est vrai, que les différences qu'il a indiquées, soient toutes correctes.

Mais cette partie de son discours servira, je l'espère, à faire disparaître le malentendu que les amis de l'honorable député de Jacques-Cartier, le chef de la deuxième opposition de Sa Majesté, cherchent à créer dans la province de Québec. En effet, les amis de l'honorable député de Jacques-Cartier, sans que lui-même élève la voix pour protester, font répandre l'impression dans le public, qu'une comédie se joue ici au Parlement. Cette impression, je la vois formulée dans la résolution passée par les membres d'un cercle agricole d'une des paroisses du comté de Dorchester, et qui se lit comme suit:

Considérant que sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada, a contracté une alliance avec M. Borden, chef de l'opposition, pour adopter le projet de loi navale n° 95, déposé le 12 janvier 1910.

Cette impression est aussi formulée dans les pétitions que l'on présente ici devant cette Chambre et venant de la province de Québec, pour s'opposer à ce que le bill actuel soit adopté.

L'honorable député de Hastings, pour avoir exprimé dans cette Chambre la divergence profonde qui existe entre la politique du parti libéral et la politique du parti conservateur, dont l'honorable député d'Halifax est le chef, contribuera à dissiper l'impression fausse que je viens de mentionner.

Il est regrettable, monsieur l'Orateur, qu'il se trouve dans notre Canada des citoyens, ayant assez peu de souci du maintien de nos institutions parlementaires, et comprenant assez peu le vrai patriotisme pour chercher à semer chez le peuple du Canada, l'impression que les honorables députés de cette Chambre sont des farceurs qui viennent jouer ici une comédie. Il est à espérer que l'honorable député de Jacques-Cartier et ses partisans comprendront qu'il est de leur devoir de dissiper cette impression par une déclaration publique. Le premier devoir d'un député, c'est de faire respecter l'institution à laquelle il appartient.

Monsieur l'Orateur, avant de procéder plus loin, je désire d'abord faire disparaître moi-même tout malentendu sur le sens des remarques que j'ai faites devant cette Chambre, l'an dernier, sur la résolution du 29 mars 1909, malentendu qui a été créé parce que quelques députés ont prêté à ces remarques un sens erroné.

L'honorable député de Marquette, entre autres, a prétendu dernièrement que je m'étais prononcé le 29 mars dernier contre l'établissement d'une marine canadienne. Il me suffira de citer ici quelques paroles du hansard de l'année dernière, pour rétablir, dans l'opinion de cette Chambre, la position véritable que j'avais prise.

Après avoir exprimé quelques considérations générales sur les raisons que l'on pouvait invoquer pour déterminer l'urgence d'une mesure conduisant à l'établissement d'une marine pour le Canada, voici ce que je disais:

"Hansard", 1909, page 3755. Ce que je viens de dire n'implique pas que le Canada ne doit pas entrer dans la voie du militarisme et doit se refuser à s'occuper de la défense de ses côtes et de son territoire....

Le Canada étant un pays entouré par d'autres nations qui peuvent avoir des intérêts différents, le Canada dis-je, doit pourvoir à sa propre défense.

Page 3756. Que le Canada prépare une armée navale pour protéger ses côtes et ses ports de mer, tant de l'Atlantique que du Pacique, cela est bien.

Et je résumais mes remarques comme suit:

Page 3757. Il y a unanimité d'opinions dans cette Chambre à ce que le Canada se prépare une marine de guerre pour lui permettre de prendre rang parmi les nations, et par là même de se faire respecter par celles qui voudraient entreprendre quelque chose contre lui.

"Cette unanimité prouve bien le patriome éclairé et élevé qui nous anime."

Ceci démontre bien que, l'an dernier, j'étais en faveur de l'établissement d'une marine canadienne et que je considérais alors cette œuvre comme essentiellement patriotique. Mon opinion n'a pas changé depuis.

Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Sainte-Anne a fait un discours le 24 février dernier que l'opposition a généreusement applaudi. L'honorable député de Victoria (M. Barnard) a exprimé l'admiration et l'enthousiasme que ce discours avait soulevé dans son parti, en lançant aux députés ministériels le défi de trouver dans leurs rangs un seul homme pour oser analyser ce discours, et surtout pour tenter d'y répondre.

Au risque de passer pour un audacieux, je désire relever ce défi et répondre en peu de mots aux arguments peu nombreux mais exprimés avec beaucoup de mots par l'honorable député de Sainte-Anne. Je le ferai avec la même sérénité d'esprit que je conserve lorsque, dans le cours de l'exercice de ma profession, je porte en appel un jugement rendu par une cour inférieure lorsqu'il n'a pas le don de me convaincre.

Les propositions émises par l'honorable député de Sainte-Anne, peuvent se résumer comme suit, et je commence par la dernière que je trouve exprimée dans son discours.

Le Canada, dit-il, tout en restant dans les limites de la constitution, peut donner à l'Angleterre une somme d'argent pour aider celle-ci à conserver sa suprématie sur les autres nations du globe, ou encore, afin de lui rendre moins lourd le fardeau qu'elle est obligée de supporter, pour garantir la paix du monde en maintenant son arme-

ment supérieur à celui de toute autre nation.

J'admets cette proposition. Celui qui possède une chose à titre de propriétaire, a le droit d'en transférer la propriété à un autre. Cette proposition légale ne peut être contestée, et le Canada a le droit de donner son argent à l'Angleterre. Il a donc le droit de faire ce que propose la dernière partie de l'amendement présenté par l'honorable chef de l'opposition.

Le député de Sainte-Anne reconnaît cependant que le Canada ne serait justifiable de faire ce don à l'Angleterre, que si celle-ci se trouvait dans une condition telle qu'elle eut besoin de notre argent pour se mettre en mesure d'affronter la menace allemande. Il reconnaît que s'il n'y a pas de menace allemande, aucun don de Dreadnought ou d'argent ne doit être fait. C'est une question de fait à étudier, et, après l'avoir examiné, il conclut à l'existence de la menace allemande et à l'opportunité pour le Canada de donner de l'argent ou des Dreadnought à l'Angleterre.

J'examine moi aussi cette question de fait. Le témoin que j'interroge, c'est le peuple anglais, c'est l'opinion anglaise. Je la trouve divisée sur ce point. En Angleterre même les uns affirment qu'il y a danger, les autres le nient. Je suis sûr cependant que ceux qui nient l'existence du danger ne sont pas animés de sentiment de déloyauté, et qu'ils ne manquent pas de patriotisme. J'en arrive donc à la conclusion que le peuple le plus intéressé à voir, à découvrir, à deviner le danger, en conteste l'existence. Le Canada, et spécialement cette Chambre doivent-ils s'arroger un sens de clairvoyance plus considérable que celui que possède le peuple anglais et le parlement de la mère patrie? Je crois que nous aurions mauvaise grâce à faire la leçon au peuple anglais et à son parlement en fait de patriotisme et de prudence.

Je prétends donc que tant que le peuple anglais n'aura pas lui-même reconnu clairement l'existence du danger, nous devons conserver notre argent pour nous et diriger nos efforts pour aider la mère patrie dans un autre sens, dans celui reconnu le meilleur dans la conférence coloniale de 1909 où toutes les parties intéressées étaient représentées.

L'honorable député de Sainte-Anne soutient dans une autre proposition, que l'adoption de cette loi aurait pour effet d'amoindrir l'autonomie du Canada en lui faisant abdiquer sa conscience nationale. Il ajoute qu'une mesure comportant de telles conséquences, doit être soumise au peuple avant d'être adoptée par cette Chambre

Depuis le commencement de la discussion, j'attendais en vain de l'opposition une démonstration quelconque pour établir qu'on avait respecté la logique dans l'amendement proposé par son chef. Les discours se succédaient les uns aux autres et rien ne venait. On parlait bien de " tin pot navy," de " German Scare," de la loyauté du premier ministre du Canada, de la déloyauté des Canadiens-français, du manque de patriotisme des libéraux, mais on oubliait de satisfaire l'esprit tout naturellement désorienté devant cet assemblage cahotique d'idées diverses.

L'honorable député de Sainte-Anne, avec son esprit juridique avait remarqué cette lacune, et pendant trois heures et demie il s'est efforcé de la combler.

Il n'est pas étonnant que l'opposition qui avait jusque-là bataillé sans ordre, sans plan de campagne déterminé, sans autre but que de faire de l'opposition au Gouvernement, et qui se sentait perdue dans les dédales d'une argumentation d'où la logique était absente, il n'est pas étonnant, dis-je, que l'opposition ait vu avec un extrême plaisir l'honorable député de Sainte-Anne leur montrer du doigt ce qu'ils ont cru reconnaître le chemin de la logique tant désiré. Ils ont applaudi, ils ont pensé que du chaos jaillissait encore une fois la lumière. Mais ce chemin que leur a indiqué l'honorable député de Sainte-Anne, c'était un effet de mirage, une création de l'imagination sous l'empire d'une soif immense de logique, soif qu'il n'a pas désaltérée.

Le bill que nous avons devant nous modifierait notre autonomie nationale s'il était adopté, dit l'honorable député de Sainte-Anne, et pourquoi? Parce que, répond-il, une marine de guerre est toujours une arme offensive, et il invoque à l'appui de cette affirmation une déclaration de l'amirauté anglaise faite à la conférence coloniale de 1907.

Puisqu'une marine de guerre, continue-t-il, est une arme offensive, le Canada n'ayant pas le droit de déclarer la guerre, cette arme ne pourra servir qu'à l'Angleterre qui seule peut prendre l'offensive contre une autre nation et déclarer la guerre. Dans ce cas la marine canadienne sera tout naturellement sous le contrôle du seul pays qui peut s'en servir, l'Angleterre. Or, ajoute-t-il, comme une déclaration de guerre de la part de l'Angleterre ne peut résulter que de sa manière de conduire sa polititque extérieure, et que le Canada n'aura rien à dire dans cette matière, il arrivera que l'Angleterre déclarera la guerre et se servira de l'armée navale du Canada, sans que celui-ci ait été consulté sur l'opportunité ou sur la justice d'une telle décision, et il abdique ainsi une partie de sa conscience nationale.

Voici un sophisme joliment présenté. Mais comme tous les sophismes, il pêche par la base. Toute la logique de ce raisonnement réside dans la proposition qui tend à faire admettre qu'une marine de guerre est nécessairement une arme offensive et qu'on ne peut pas concevoir qu'elle puisse

être une arme de défense. C'est à cette affirmation que je m'attaquerai d'abord.

En 1907, à la conférence coloniale, il était question d'établir une seule marine impériale, sous le contrôle immédiat et exclusif de l'amirauté anglaise. On a déclaré alors que la marine anglaise ne pouvait être une arme de défense, et c'était vrai pour l'Angleterre, parce que celle-ci jouit actuellement d'une suprématie non contestée. L'Angleterre est un Etat souverain qui a le droit de déclarer la guerre. Elle peut laisser les nations, dont la force est moindre, se pourvoir de marines pour se protéger les unes contre les autres; mais le jour où une nation ira plus loin et voudra se créer une marine qui, non seulement la mettra dans un état de supériorité sur les nations voisines, mais prétendra atteindre la force de celle de l'Angleterre, cet acte ne pourra être considéré que comme un acte d'agression, car cet armement ne pourrait être dirigé que contre la puissance qui serait alors supérieure à cette nation. Dans ce cas il serait d'une prudence élémentaire pour l'Angleterre de ne pas attendre que l'ennemi ait perfectionné ses moyens d'attaque. Elle devra prendre l'offensive et détruire toute armée qui menacerait la paix du monde.

Le Canada n'est pas un pays souverain, et s'il jouit d'une liberté complète au point de vue de son administration intérieure, sa liberté dans ses rélations extérieures, avec les autres pays, est restreinte par son état de dépendance. Le Canada peut se défendre contre ceux qui viendront l'attaquer, mais il n'a pas le droit de déclarer la guerre à un autre pays. Sa milice peut être une milice de défense, mais elle ne peut sous son contrôle devenir une armée d'attaque car le jour où le Canada déclarerait la guerre, marquerait pour lui le jour de son affirmation d'indépendance.

La position spéciale de l'Angleterre dans le monde, veut que son armée navale soit offensive. et la position du Canada dans le monde, veut que toutes ses armes soient défensives. Cette proposition ne peut être contestée. Les armes du Canada ne peuvent devenir offensives que pour aider à l'Angleterre si celle-ci faisait une déclaration de guerre.

On demandera peut-être dans quel cas le Canada peut être attaqué.

Je ne puis prévoir l'avenir, mais l'attaque contre le Canada peut résulter d'une déclaration de guerre que plusieurs puissances réunies pourraient faire à l'Angleterre afin de lui enlever sa suprématie. Elle peut aussi résulter du fait qu'une nation attaquée par l'Angleterre tente de répondre à l'agression en se tournant vers les colonies. Le Canada peut aussi être attaqué par esprit de conquête, si une nation trop peuplée ne trouve plus chez elle suffisamment pour assurer sa subsistance, elle peut invoquer le droit de vivre et s'emparer par

la force d'un pays comme le Canada qui lui fournirait ce qui lui manque. Le droit de propriété qu'invoquerait le Canada, son désir de conserver pour ses enfants les richesses qu'il renferme, sa répugnance à laisser introduire chez lui une civilisation étrangère à la sienne, suffiraient-ils pour le défendre contre ceux qui ont faim? Non.

Dans toutes ces circonstances. la marine de guerre canadienne aurait une utilité que l'on ne peut contester. Mais en la créant, elle aura une utilité immédiate plus sûre et moins triste, celle de contribuer à maintenir la prépondérance de l'empire anglais dans le monde, et d'assurer ainsi pour longtemps la paix pour l'Angleterre et ses colonies.

Lorsque les colonies auront chacune des marines de guerre qui seront leur propriété et qui les protégeront sans qu'il en coûte à la mère patrie, toute puissance qui voudrait attaquer l'Angleterre ou l'une de ses colonies devra se mettre en mesure de vaincre les armées conjointes de l'Angleterre et de ses colonies. La dépense à faire pour arriver à cette fin. dépense qu'elle serait seule à supporter, lui rendrait vraiment la tâche trop difficile. Elle devra donc recourir aux alliances, et dans ce cas, elle devra compter avec l'habilité diplomatique anglaise, ce qui ne lui laisserait que bien peu de chances de réussir.

Les alliances ont toujours été le moyen le plus efficace d'assurer la paix dans le monde. Un pays seul n'a pas toujours une force suffisante pour se faire respecter, mais une alliance viendra souvent ajouter à sa force celle de trois ou quatre autres nations, et alors, toutes ensemble, elles seront capables de faire respecter les droits de chacune, contre toute entreprise adverse.

Lorsque l'Angleterre sera entourée par ses colonies, toutes pourvues d'une marine de guerre, elle offrira au monde l'exemple d'une alliance entre différentes nations, basée sur l'intérêt et sur le sentiment, c'est-à-dire sur ce qu'il y a de plus puissant dans une âme.

Je conclus donc, que lorsque l'honorable député de Sainte-Anne affirme que l'on ne peut concevoir que la marine qui sera créée en vertu du présent projet de loi, puisse être une marine de défense, et qu'elle doive être nécessairement une arme offensive, son affirmation est erronée.

Notre constitution contenue dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord nous donne le pouvoir au paragraphe 7, de l'article 91, d'organiser la défense du Canada sur terre et sur mer; elle nous donne donc le pouvoir de créer une armée de terre et de créer une marine de guerre pour la défense du Canada. Cette marine reste tout naturellement sous le contrôle du Canada comme notre milice.

Je dis que la marine canadienne restera sous le contrôle du Canada. Cette propo-

sition est cependant contestée par cette partie de l'opposition dont l'honorable député de Jacques-Cartier est le chef. Ce groupe oppositionniste prétend, avec ceux qui dans la province de Québec leur servent de porte-voix, que le contrôle de cette marine, lorsqu'elle sera construite appartiendra en réalité à l'Angleterre, et qu'ainsi notre autonomie nationale se trouvera diminuée.

Le parti ministériel et l'opposition conservatrice présidée par l'honorable député d'Halifax (M. Borden) affirment, tous deux, que la marine canadienne restera sous le contrôle du Canada. Le Gouvernement et le parti ministériel invoquent ce fait en leur faveur, l'opposition reproche au Gouvernement d'avoir, par la loi, conservé ce contrôle au Canada. Sur les deux cent vingt et un députés de cette Chambre, il n'y en a que sept ou huit, présidés par l'honorable député de Jacques-Cartier, qui refusent de donner à la présente loi cette interprétation. Mais on sait qu'il n'y a pas de pires aveugles que ceux qui ne veulent pas voir.

Après avoir disposé de la prétention fausse sur laquelle s'est appuyé l'honorable député de Sainte-Anne pour arriver à ses conclusions, je puis donc dire que notre marine canadienne sera une arme défensive destinée à repousser les attaques qui pourraient être faites contre le Canada. Cette marine restera sous notre contrôle. En la construisant, nous ne faisons qu'exercer un pouvoir qui nous est conféré par la constitution; en la gardant sous notre contrôle nous exerçons aussi un pouvoir constitutionnel, et l'exercice de ce pouvoir ne peut logiquement en diminuer la force, au contraire, l'exercice d'un pouvoir le fait passer du domaine idéal dans le domaine des faits.

Va-t-on prétendre que dans la clause 18 le Canada abandonne une partie de son autonomie?

Que dit cette clause?

Que dans le cas d'une circonstance critique, le Gouvernement canadien aura le pouvoir de mettre la marine canadienne à la disposition de l'amirauté anglaise, et ce, avec l'assentiment du Parlement canadien s'il est en session, et si le Parlement est en vacance, il devra être convoqué dans les quinze jours qui suivront l'acte du Gouvernement pour lui être soumis.

Personne ne peut contester au Canada le pouvoir de donner à l'Angleterre un montant d'argent, pour lui venir en aide sans qu'il diminue en aucune manière son autonomie. Au contraire, cet acte démontrerait que le Canada a droit de disposer de ce qu'il lui appartient comme tout propriétaire absolu.

Si au lieu de donner de l'argent à l'Angleterre, le Canada donne des canons ou des fusils, il agit encore dans les limites de ses pouvoirs, et sans rien abandonner ou diminuer de ses droits. Si au lieu de donner des fusils ou des canons, le Canada préfère les prêter, il ne fait que se départir temporairement d'un des éléments de sa propriété, la jouissance, et cet acte ne lui fait rien perdre de ses pouvoirs. Si au lieu de donner de l'argent ou de prêter des fusils ou des canons, le Canada, dans une circonstance critique, prête à l'Angleterre une autre arme de guerre, sa marine, le même principe s'applique et le Canada ne perd absolument rien de son autonomie. La faculté de donner ne s'est jamais trouvée diminuée parce qu'elle a été exercée. Illustrons ce principe par un exemple.

L'interdit n'a pas le droit de faire des transactions sur sa propriété. On lui refuse le droit de vendre, de prêter ou de donner ce qui lui appartient sans l'autorisation d'une autre personne. L'interdit serait-il millionnaire, qu'il ne pourrait pas plus exercer la faculté de disposer de ses biens que s'il était pauvre. Ce qui lui manque, c'est l'autonomie, c'est la liberté.

Celui qui possède la plénitude de ses droits et peut disposer de ses biens, n'aurait-il que quelques centins, en les donnant, il exercerait un pouvoir qui lui démontrerait la réalité de son autonomie, de sa liberté.

A mon sens, le Canada ne perdrait pas plus son autonomie en mettant dans une circonstance qu'il jugera critique pour l'Angleterre, ou pour lui-même la marine canadienne à la disposition de l'amirauté anglaise, que le Canada a perdu de son autonomie en faisant un don aux inondés parisiens, aux victimes du tremblement de terre de San Francisco et de Messine.

Si le Canada a le droit, sans diminuer son autonomie, de prêter sa marine à l'Angleterre, lorsqu'il le jugera bon, il a le droit de déléguer ce pouvoir à son administrateur général, le Gouvernement, dans des circonstances qu'il détermine, et le fait qu'en déléguant ce pouvoir, il exige que son administrateur, lorsqu'il l'aura exercé, lui rendre compte de son acte, ne change rien à la question de principe. Ce n'est qu'une question d'administration.

Je crois avoir démontré que le Canada peut exercer le pouvoir que lui confère sa constitution, de se créer une marine de guerre, et de la prêter même à l'Angleterre sans rien perdre de ses droits, de sa liberté et de son autonomie.

La question qui se présente ensuite, est celle de savoir s'il est opportun d'exercer ce pouvoir.

L'idée de propriété a pour corollaire l'idée de protection de la propriété, et du moment que l'on admet le principe de la propriété, on admet en même temps le principe que le propriétaire peut conserver sa propriété et peut prendre les moyens nécessaires pour la protéger. On admet donc le principe de la défense.

La nature nous est un grand enseignement à ce sujet. A chaque être vivant elle a donné des moyens de défense pour lui permettre de protéger sa vie contre les attaques qui peuvent la menacer. A l'homme elle a donné l'intelligence et le pouvoir de s'emparer et de modifier les choses pour servir à son usage, soit pour conserver sa vie, sa propriété ou pour la défendre.

Le Canada est un grand propriétaire, il a le droit de jouir de sa propriété, mais il a aussi le devoir, s'il veut la conserver, de se mettre en mesure de la défendre contre ceux qui pourraient la convoiter.

Il n'y a dans la nature que les êtres destinés à servir de pâture aux autres qui ne sont pas pourvus de moyens de défense suffisants ou qui n'ont pas l'instinct de s'en procurer.

Dans le monde des êtres intelligents, il n'y a que les incapables, les imprudents et les lâches qui ne s'occupent pas de se défendre. Les incapables, c'est-à-dire, les enfants ou les malades ne sont cependant pas toujours sans ressources de ce côté, car au fond du cœur de l'homme un sentiment a été semé, amour maternel, amour filial, amitié, humanité, sentiments qui amènent ceux qui sont forts à protéger et à défendre dans certaines circonstances ceux qui sont faibles. Les nations mêmes ont montré qu'elles pouvaient avoir un cœur ayant des sentiments bien humains, puisqu'on a vu l'Angleterre pourvoir à même ses ressources à la défense de ses colonies trop jeunes pour se protéger elles-mêmes, comme le père veille, protège et défend son enfant tant que celui-ci n'a pas atteint l'âge ou n'a pas acquis la force qui lui rendent cette protection superflue.

L'enfant ne doit pas attendre que ses parents lui fassent sentir qu'il est en état de se pourvoir lui-même pour commencer à se suffire; il doit comprendre ce que ses parents ont fait pour lui, et doit sans hésitation pourvoir à ses besoins dès qu'il en

Les colonies de l'Angleterre ont joui jusqu'ici et depuis un siècle et plus, quant à ce qui concerne le Canada, d'une paix profonde qui leur a permis de se développer merveilleusement. Et cette paix, elles l'ont due à l'Angleterre qui, en faisant les sacrifices nécessaires pour acquérir la suprématie au milieu des nations, a mis ainsi ses colonies à l'abri de toute attaque. Cette paix ne pourra durer qu'en autant que l'Angleterre maintiendra sa puissance. Maintenant que les colonies sont en état d'alléger le fardeau de la mère patrie, elles doivent le faire sans se faire prier. Elles doivent le faire en cherchant d'abord à se suffire à elles-mêmes comme l'enfant doit d'abord rendre moins onéreuses les obligations de ses parents envers lui en cherchant d'abord à se suffire à lui-même.

La mesure que nous discutons maintenant pourvoit, non pas à inaugurer un ser-

vice de défense pour le Canada, mais à compléter son service de défense, et elle n'offre rien d'extraordinaire. Elle est un acte d'administration tout naturellement attendu.

Y a-t-il un seul Canadien qui se soit occupé quelque peu des affaires de son pays, et qui ait cru que le Canada augmenterait sa richesse nationale, triplerait dans quelques années son commerce, verrait augmenter merveilleusement sa population, irait se faire connaître sur les marchés les plus considérables au monde, dévoilerait à toutes les nations ses ressources, ses grandes responsabilités de développement pour l'avenir, multiplierait la valeur de sa propriété et que ce Canada resterait insouciant quant à ce qui concerne les moyens de défendre ce qu'il a acquis et ce qu'il possède.

La ville augmente le nombre de ses gendarmes et de tous ceux qui sont chargés de protéger la propriété à mesure que la valeur de la propriété augmente. Le banquier dépensera plus pour protéger ses centaines de milliers de piastres contre les convoitises du voleur, que le simple ouvrier ne le fera pour protéger les quelques sous qu'il conserve chez lui.

Il faut que la protection de la richesse soit en proportion de l'importance de cette richesse. Il faut que la propriété soit protégée en proportion de sa valeur, car la convoitise est d'autant plus grande que l'objet qu'elle a en vue est plus précieux.

On nous dit, monsieur l'Orateur, que nous n'avons pas le droit de compléter les moyens de défense dans le pays sans consulter le peuple?

Si je comprends bien la doctrine constitutionnelle, le Canada est gouverné par le Conseil exécutif composé des ministres, présidé par le Gouverneur général qui représente le roi. C'est au Gouvernement à mettre les lois à exécution et à pourvoir aux moyens de faire atteindre au Canada le but qui lui est assigné. C'est à lui à préparer les lois destinées à faire progresser notre pays comme c'est à lui à prendre les mesures nécessaires pour garantir aux citoyens de ce pays leur liberté et l'exercice de tous leurs droits et la jouissance de leur propriété.

Ce Gouvernement doit rendre compte de son administration aux Chambres, et c'est aux députés à le juger. De leur côté les députés sont responsables au peuple de l'exercice de leur mandat. Ils doivent avoir le courage de regarder leur devoir bien en face et de l'accomplir. Le mandat que nous, députés, avons reçu du peuple, n'est pas un mandat impératif, mais un mandat général. Nous sommes ici pour étudier les questions qui nous sont soumises, et nous devons les étudier, et nous ne devons pas agir en mauvais avocats. L'avocat soucieux de son devoir avise son client, étudie sa cause et prend la responsabilité des opi-

nions qu'il donne, parce qu'il sait que si son client est venu le voir c'est qu'il avait confiance en lui et qu'il le savait versé dans un genre spécial de connaissances. L'avocat qui n'est pas soucieux de son devoir, que l'on peut appeler un avocat retors, mais que l'on ne peut qualifier d'avocat honnête, lorsqu'après avoir accepté un mandat, il rencontre des difficultés, au lieu d'étudier sérieusement, il fera venir son client, lui présentera la difficulté sous un jour plus ou moins honnête, et tâchera de se faire donner par lui une direction afin que plus tard, s'il ne réussit pas dans sa cause, il puisse lui dire: J'ai fait ce que vous m'aviez dit de faire. C'est une excuse qui n'excuse point.

Monsieur l'Orateur, j'aime le Canada autant que qui ce soit. Je compte sur la terre canadienne une lignée d'ancêtres qui remonte jusqu'à 1663, et si l'ange de la mort ne frappe pas à mon foyer, je laisserai à l'avenir une postérité nombreuse qui devra vivre sur cette terre canadienne. J'aime le Canada et j'aime la race canadienne quelque soit le sang qui coule dans ses veines. Je désire pour mon pays un avenir heureux, un avenir de grandeur qui inscrira son nom dans l'histoire en lettres d'or. Je veux bien travailler toute ma vie et mettre à sa disposition l'activité, l'intelligence et le dévouement qui m'ont été donnés en partage pour travailler à son progrès intellectuel, social et matériel. Je veux bien travailler à amasser pour nous-mêmes et pour ceux qui viendront après nous de grandes richesses de tous genres, mais je voudrais qu'en amassant l'on ait la prévoyance de conserver, et je réclame pour les députés qui siègent dans cette Chambre, s'ils ont le pouvoir de développer la richesse du Canada, sans recourir au peuple pour lui soumettre chaque mesure proposée à cette fin, s'ils ont le pouvoir de changer la constitution du pays comme ils l'ont fait lors de l'établissement de la confédération, sans d'abord soumettre leur projet au peuple, s'ils ont le droit de rendre le Canada grand, heureux et prospère, je réclame pour eux le droit de prendre les moyens de conserver le produit de leur œuvre sans être obligés d'aller d'abord consulter le peuple. Non pas, monsieur l'Orateur, que je méprise ou dédaigne l'opinion du peuple et que j'ignore sa souveraineté, mais parce que je craindrais que le peuple me dise avec raison que lorsqu'il m'a élu pour venir ici étudier l'histoire de mon pays, me rendre compte de ses ressources, me pénétrer de son ambition, de son âme, lorsqu'il m'a envoyé ici pour le représenter, c'est qu'il comptait que j'accomplirais mon devoir vaillamment, consciencieusement et avec patriotisme.

Je craindrais que l'on vienne me dire avec raison qu'il est inutile d'élire des députés, s'il faut que sur chaque mesure ayant un peu d'importance, que le cultivateur abandonne sa charrue pour faire des études politiques, que le marchand, l'industriel et le banquier abandonnent leurs affaires ou leurs entreprises pour se pénétrer de droit constitutionnel et faire une enquête sur les affaires générales du pays au point de vue politique, et ensuite disent au Gouvernement ce qu'il doive faire. Pendant ce temps-là les députés se croiseraient les bras.

Non, soyons sérieux; ce que l'électeur du Canada veut, ce sont des représentants qui savent étudier, penser, apprécier et juger. Ce qu'il veut c'est que ses représentants aient du patriotisme et du dévouement, de l'esprit de travail et de la décision. Ce qu'il veut, c'est le maintien de notre constitution et de nos traditions parlementaires. Ce qu'il veut, ce sont des hommes qui savent grandir le Canada. Ce qu'il veut, ce sont des hommes qui savent mettre en sûreté les conquêtes de chaque jour. Ce qu'il veut, ce ne sont pas des rêveurs qui bâtissent dans les nuages, ce ne sont pas des exaltés du royalisme qui voudraient, contre l'ordre de la nature, faire remonter le ruisseau vers sa source et faire absorber l'enfant par la mère. Ce qu'il veut, ce sont ceux qui s'inspirent du passé pour créer l'avenir, mais qui n'oublient pas que l'homme n'a un empire véritable que sur le présent, et que les vrais patriotes sont ceux qui agissent et non pas ceux qui rêvent.

M. E. PAQUET (L'Islet) (texte): Monsieur l'Orateur, je m'empresse de féliciter mon sympathique et éloquent ami, le député de Dorchester (M. Roy), sur la manière dont il a accompli son devoir et sur le dévouement et l'habileté avec lesquels il s'en est acquitté. Je m'efforcerai de répondre de mon mieux, dans le cours des humbles remarques que je vais faire, aux arguments qu'il a apportés.

Le projet de loi concernant la création d'une marine de guerre est, à mon avis, le plus important de tous ceux qui ont appelé l'attention du Gouvernement, du Parlement et du peuple canadien depuis l'établissement de la confédération. Je me propose d'étudier ce problème social, économique et politique au point de vue des intérêts nationaux, au point de vue de la constitution et au point de vue des droits de l'électorat.

En étudiant cet important sujet, je désire m'inspirer d'un principe inscrit dans les œuvres des pères de la confédération: "Les Canadiens pour le Canada, à l'ombre du drapeau britannique." Je veux étudier ce problème en dehors de toute préoccupation politique; j'ai obtenu mon mandat en déclarant à l'électorat du comté de L'Islet, que dans toutes les questions nationales, je saurais m'élever au-dessus des considérations des partis politiques. Je n'ai pas l'expérience parlementaire du plus grand nombre de mes collègues de la province de Québec qui siègent à votre droite, monsieur l'Orateur. Aussi, à cette période avancée d'un

débat mémorable, le député du comté de L'Islet leur demande la bienveillance et la courtoisie dont il a toujours joui en adressant la parole pour défendre ses opinions et exposer ses principes.

Heureusement, nous n'avons pas à considérer une question de race ou de religion; mais nous recherchons la solution sociale d'un problème qui intéresse toutes les provinces. Je ne veux pas étudier cette question au point de vue des races, des croyances ou des langues, mais je veux l'étudier au point de vue national, au point de vue canadien et je suis heureux de donner mon appui aux classes ouvrières et à un grand nombre de cultivateurs anglo-saxons qui croient que le Gouvernement ne devrait pas imposer une marine de guerre sans consulter le peuple.

Des orateurs ont jugé à propos d'exprimer des doutes à l'égard de la loyauté d'hommes distingués appartenant à ma race. Je n'ai pas la mission de les défendre, mais j'ai trop souffert des appels aux préjugés de race de la part de mes adversaires, pour ne pas répudier avec la plus vive énergie ces attaques malveillantes, dirigées contre les chefs conservateurs et libéraux de la nationalité canadienne-française.

Ce projet de loi est important au point de vue financier et je ne peux pas m'engager à voter des sommes aussi élevées sans connaître l'opinion de mes électeurs. Les mêmes motifs m'engagent à refuser mon adhésion à la politique du chef du parti conservateur. Sans mandat du peuple, je croirais trahir les intérêts de mes électeurs en n'approuvant pas de tout cœur la politique préconisée par l'honorable député de Jacques-Cartier.

M. J. TURCOTTE (Québec): L'honorable député est favorable à l'appel au peuple. Dans le cas où le peuple déciderait qu'il faut construire cette marine de guerre, est-ce que l'honorable député voterait en faveur de cette loi?

M. PAQUET: Si, comme le prétend mon honorable ami, le peuple se prononçait en faveur de la création de cette marine, je répondrai à l'honorable député que j'ai trop de respect pour la volonté populaire pour ne pas l'accepter, quand elle se serait affirmée. Je lui obéirais, ou je respecterais mes convictions au point de sortir de la vie publique et de retourner à mes travaux professionnels.

Du reste, au cours des observations que je vais faire, j'aurai l'occasion de répondre plus amplement à la question qu'il vient de me poser. Cependant, je tiens à bien faire observer que je respecte tellement la volonté du peuple canadien que je n'hésiterais pas à m'incliner devant sa décision et, je le répète, à me retirer, s'il le fallait, de la vie publique.

D'après la loi proposée le 12 janvier, le Gouvernement décrète l'établissement d'une marine de guerre qui sera composée d'une troupe permanente, d'une réserve et d'un corps de volontaires. Etudions les variations du programme naval du Gouvernement:

Le coût annuel monte de $3,000,000 à $7,157,000 avant même que nous ayons commencé.

Le 12 janvier, en introduisant le bill, le premier miniister exposait le programme naval et annonçait que le Canada établirait une flotte qui pourrait coûter $15,000,000 et qui se composerait de 4 Bristols, 6 contre-torpilleurs, 1 vaisseau (type Boadicea).

Le coût de l'entretien par année serait de $3,000,000.

Le 3 février, sir Wilfrid Laurier annonçait que le maintien annuel de cette nouvelle escadre serait de $4,253,000.

Encore une variation.

Le 10 février, sir Frederick Borden parla à son tour. Le plan d'allonge; il faut un collège.

Voici le troisième projet: 4 Bristols, 6 contre-torpilleurs, 1 Boadicea, 1 Niobé ou Rainbow, 1 Collège naval.

Nous voilà donc, dorénavant, avec 12 vaisseaux et sir Frederick Borden en estime le coût à $11,730,000, ou un peu moins que les sept vaisseaux en premier lieu projetés.

En revanche, le chiffre de l'entretien ne s'élève plus, d'après sir Frederick Borden, qu'à $3,680,000, ou $600,000 de moins que le coût d'entretien des 11 vaisseaux de sir Wilfrid Laurier.

Ce Niobé qui vient s'accrocher au dernier projet est un vieux vaisseau de 13 ans et suranné que nous avons acheté à l'amirauté anglaise pour la somme de $1,075,000.

M. Monk, député de Jacques-Cartier, a fait produire par sir Frederick Borden un mémoire préparé par l'amiral Kingsmill qui est chargé de notre nouvelle marine, et ce mémoire, que le ministre a cependant cherché à soustraire à la Chambre, nous révèle les calculs suivants préparés par l'amiral Kingsmill:

1. Coût des vaisseau.
(En Angleterre.)

4 Bristols à $1,885,000 chacun..	$ 7,540,000
1 Boadicea..	1,750,000
6 contre-torpilleurs à $400,000..	2,400,000
1 Niobé..	1,075,000
	$12,765,000

Tout le monde reconnaît qu'il faut ajouter 25 p. 100 pour le coût additionnel de la construction au Canada, excepté pour le Niobé déjà construit.

4 Bristols à $2,350,000	$ 9,400,000
1 Boadicea	2,180,000
6 contre-torpilleurs à $500,000	3,000,000
1 Niobé	1,075,000
Coût total	$15,655,000

L'intérêt à 3 p. 100 sur cette dépense est de $468,000 par an. La vie ou durée utile de ces navires n'est que de dix ans; il faut mettre de côté annuellement un dixième de leur coût pour pourvoir à leur remplacement. Cela fait une somme de $1,560,000.

L'amiral Kingsmill estime comme suit, dans son mémoire, le coût approximatif du collège, de l'arsenal, des casernes, cales-sèches, etc.:

Un collège naval	$150,000
Meubles et ateliers	50,000
Deux résidences pour le captaine et le directeur des études	15,000
Casernes	200,000
Arsenal pour armes et canons	20,000
Fortifications d'icelui	110,000
Résidence des officiers	70,000
Les " docks "	100,000
	$715,000

Les collèges ne se bâtissent pourtant pas pour $150,000, et nous n'aurons certainement pas un " dock " pour $100,000. Y pense-t-on?

Prenons néanmoins ce chiffre de $715,000 et, en l'ajoutant au coût de la flotte $15,655,000, nous avons un total d'installation de $16,405,000.

L'entretien à terre.

Voici les détails qu'on nous donne pour l'entretien annuel de notre établissement naval à terre:

Maintien du collège naval	$ 80,000
" des casernes	75,000
" des "docks"	350,000
" de l'état-major	80,000
" des magasins de réserve	100,000
" de l'arsenal	200,000
Dépenses contingentes	150,000
Total	$1,030,000

Entretien de la flotte.

D'abord, les vaisseaux-écoles " Niobé " et " Rainbow " nous coûteront annuellement, suivant l'estimé de l'amiral Kingsmill:

Equipages et personnel	$ 282,000
Nourriture, etc.	60,000
Vêtements	15,000
Maintien du "Niobé"	150,000
Maintien du "Rainbow"	115,000
Les recrues:	
Gages, nourriture, médecine, etc.	550,000
Vêtements	70,000
Dépenses du recrutement	2,000
Total	$1,244,000

Prenons, à présent, l'entretien de notre flotte, voici les chiffres de l'amiral Kingsmill:

4 Bristols.

Salaires et entretien	$886,000
Maintien	530,000

1 Boadicea.

Salaires et entretien	226,000
Maintien	150,000

6 contre-torpilleurs.

Salaires et entretien	335,000
Maintien	428,000

Les recrues.

Dépenses	200,000
Contingences	100,000
Total	$2,855,000

Il faut noter qu'on ne fournit aucun estimé pour le charbon, les réparations, etc., etc.

Résumé général.

Coût total de la flotte suivant le dernier plan	715,000
Le collège, les casernes, etc.	715,000
Total	$16,370,000

Coût annuel suivant l'estimé de l'amiral Kingsmill lui-même:

Intérêts sur le coût de la flotte	$ 468,000
10 p. 100 du coût de la flotte pour pourvoir au remplacement	1,560,000
Maintien du collège, casernes, etc.	1,030,000
Maintien des vaisseaux-écoles	1,244,000
Maintien des Bristols et torpilleurs.	2,855,000
Total du coût annuel	$7,157,000

Et dire que nous dépensons à peu près $1,500,000 pour l'agriculture! Est-il surprenant que le peuple demande à grands cris un plébiscite pour arrêter une folie semblable?

Nous en verrons bien d'autres avant un an.

On parle de 15 millions pour la construction de notre flotte. Ceux qui étudient le coût de nos entreprises nationales savent que l'on peut prévoir une dépense beaucoup plus élevée.

Maintenant, lisons avec soin les articles 5 et 6 du projet de loi:

5. Le ministre est chargé de la direction et de la gestion de toutes affaires navales, y compris l'achat, l'entretien et la réparation des bouches à feu, des munitions de guerre, des armes, des salles d'armes, des magasins, des vivres et de l'habillement de guerre à l'usage de la marine.

6. Le ministre est chargé de la direction et de l'administration, de même que de la construction, de l'achat, de l'entretien et de la réparation des établissements de marine et des vaisseaux et autres navires pour le service de la marine.

Nous ne pouvons pas concevoir, à l'heure actuelle, les millions qui seront dépensés pour l'achat, l'entretien et la réparation des bouches à feu, des munitions de guerre, des armes, des salles d'armes, des magasins militaires.

Je demande à ceux qui sont responsables des impôts et aux contribuables du Canada

de bien étudier l'extrait suivant du rapport de la conférence (page 35):

Dans toute étude de la question de créer de nouvelles installations de radoub, l'amirauté suggère qu'il faudrait concevoir les bassins de dimension suffisante pour accommoder les plus gros bâtiments, soit de guerre ou de commerce, vu qu'outre les avantages mercantiles, des croiseurs cuirassés et des bâtiments de guerre pourraient, en cas d'une circonstance critique, se servir de ces bassins. Il pourrait être placé des bassins de ce genre sur le Pacifique, l'Atlantique et le fleuve Saint-Laurent.

Ces installations, faites d'une façon efficace, coûteraient un prix très élevé. Calculez le coût des fortifications nécessaires pour assurer la protection de nos chantiers maritimes et des bassins de carénage; calculez le coût des pensions et des écoles de marine. On ne peut, à l'heure actuelle, trouver l'argent nécessaire pour construire un bassin de carènage à Lévis afin de répondre aux besoins du commerce maritime.

Nous ne pouvons pas prévoir les énormes dépenses que le contribuable, que l'humble ouvrier et que le modeste cultivateur seront obligés de rencontrer. Et ces dépenses augmenteront, devront doubler chaque année. Nous avons dépensé deux millions durant la guerre du Sud-Africain; combien le contribuable donnera-t-il quand nos frères verseront leur sang dans une guerre entreprise par l'Angleterre contre une puissance européenne?

Combien dépenserons-nous quand notre marine de guerre engagera de grands combats pour la défense de l'empire?

Combien dépenserons-nous pour verser notre sang dans une guerre engagée pour soutenir la politique étrangère de l'Angleterre aux Indes, en Perse, en Turquie?

Combien dépenserons-nous pour étouffer peut-être et abattre de justes revendications?

Combien dépenserons-nous si cette flotte de guerre est détruite?

Demain, le Gouvernement sera obligé ou se croira obligé d'adopter un plan d'action plus énergique. Nos dépenses navales ne seront pas estimées d'après notre population, notre richesse et notre commerce, mais d'après les risques auxquels nous serons exposés. Cette flotte que vous voulez construire, ces vaisseaux de guerre que vous voulez édifier demanderont la vie, la force et la puissance! Avant les élections générales, peut-être, le Gouvernement couronnera l'œuvre commencée aujourd'hui en faisant construire des cuirassés du type Dreadnought.

Ouvrez le livre de nos dépenses à l'égard de la milice canadienne.

Elles se sont accrues depuis 1890 d'une façon continue et dans des proportions considérables.

Dépenses de la milice en 1890, $1,287,000; 1896, $2,136,713.54; 1909, $6,115,150.

M. PAQUET.

Le Gouvernement demande un crédit de $6,898,000 pour l'année fiscale 1910-1911. Parlons le langage de la sincérité: nos dépenses navales augmenteront de la même façon et dans les mêmes proportions.

Ecoutons les paroles de sir William White, longtemps directeur des constructions navales du gouvernement britannique:

Il n'y a pas d'arrêt définitif dans la conception de nouveaux modèles de vaisseaux de guerre, et comme le modèle des Dreadnought n'a pas reçu l'approbation d'un grand nombre d'experts, on peut être assuré que ce genre de vaisseaux ne restera pas toujours en faveur et ne sera pas en usage aussi longtemps que ses partisans le prétendent.

Notre histoire ne sera-t-elle pas l'histoire des peuples jetés dans le tourbillon du militarisme dénoncé naguère par le très honorable premier ministre? Quand notre flotte sera construite, nous serons fatalement conduits dans des aventures navales. Il faudra augmenter notre dette qui atteindra bientôt 500 millions, et nous priver d'améliorations urgentes pour développer le progrès agricole et industriel. Je laisse la parole à un des représentants les plus distingués de la droite. Gravons dans notre esprit les paroles suivantes prononcées le 29 mars 1909 par l'honorable député du Yukon:

Mais, si nous nous engageons maintenant dans de grandes dépenses pour les fins d'une marine de guerre ou d'une milice considérable, nous retarderons tellement notre progrès que nous serons avant peu bien moins utiles à l'Europe que nous le serions en laissant notre pays se développer et progresser comme à présent.

Jetons un regard sur la marche ascendante des dépenses militaires et navales de quelques contrées. Après les guerres de la révolution et de l'empire, l'armée coûtait à l'Angleterre 220 millions de francs. Les statistiques suivantes démontrent les perspectives que nous offre l'avenir:

	Francs.
Dépenses de l'Angleterre pour sa milice en 1828..	220,000,000
Dépenses de l'Angleterre pour sa milice en 1870..	540,000,000
Dépenses de la marine en Angleterre, 1828..	150,000,000
Dépenses de la marine en Angleterre, 1870..	240,000,000

Durant la dernière décade, l'Angleterre a fait une dépense annuelle pour sa marine de 820 millions de francs.

M. J. TURCOTTE (Québec): Des francs?

M. PAQUET: Oui, des francs.

M. BLONDIN: Préféreriez-vous que ce fût des louis sterling?

M. TURCOTTE: Est-ce 820 millions de francs?

M. PAQUET: Oui.

Nous constatons la même marche progressive dans les autres pays.

Dépense de la milice en France:

	Francs.
1899	649,496,036
1900	663,369,671
1909	798,327,606

Dépense de la marine en France:

	Francs.
1899	303,600,510
1903	332,902,510

Dépense de la marine aux Etats-Unis:

1900	$ 55,000,000
1909	121,000,000

Jetons un regard sur les dépenses navales annuelles dans quelques pays européens et aux Etats-Unis:

Grande-Bretagne	$164,000,000
Allemagne	60,424,000
Etats-Unis	99,102,210
France	63,665,916
Italie	26,585,699
Russie	53,519,842

N'est-il pas vrai que la plus forte partie des revenus de ces contrées est dépensée en armements extraordinaires? Je ne veux pas effrayer la population du Canada avec ces statistiques, mais je sais que les mêmes causes produiront ici les mêmes effets. Le peuple s'éveillera quand il sentira, quand il portera sur ses épaules l'énorme fardeau du militarisme avec son joug d'impôts.

Le Canada n'a pas atteint un dégré suffisant de développement pour lui permettre de se lancer dans une entreprise ruineuse. Le très honorable premier ministre disait avec raison, le 15 avril 1902: " Quels sont les plus lourds articles du budget du Canada? Les travaux publics, la colonisation, la construction des voies ferrées et le creusement de nos ports. Voilà le champ où doit s'exercer notre activité et ce serait un crime de détourner une partie des deniers nécesaires à l'accomplissement de ces travaux pour acheter des canons, des fusils et des munitions de guerre."

En 1910 comme en 1902, nous devons dépenser notre énergie, nous devons manifester notre patriotisme et notre loyauté en créant et en perfectionnant les voies de transport, en creusant le canal de la baie Georgienne, en développant le progrès agricole, commercial et industriel.

Nous devons développer les ressources de cette terre canadienne confiée à nos soins par la Providence. Cette tâche grandiose exige toutes nos forces, toute notre énergie. Ce serait arrêter la croissance du Canada que de mettre sur ses épaules un budget de guerre ruineux. Le Gouvernement demande chaque année au Parlement de voter un million pour assurer l'efficacité de notre politique d'immigration. Grâce à la fertilité de nos terres, grâce au talent, à l'énergie, au travail fécond du peuple canadien, grâce à la beauté, à la bonté, à la qualité et à la variété de nos productions, grâce à la paix et aux privilèges dont nous jouissons, nous avons pu opérer une modification puissante dans la pensée des peuples européens et nous recevons chaque année des milliers d'immigrants, jadis écrasés en Europe sous le fardeau du militarisme.

Nous demandons aux populations saines des Etats-Unis et de l'Europe de nous aider dans le développement de notre contrée. Au moment où nous réalisons les plus belles espérances, au moment où nous recevons les nouvelles populations dont nous avons besoin, est-il juste, est-il convenable, sans consulter ces nouveaux frères, d'adopter une politique qui pourrait conduire la fleur de notre jeunesse sur les champs de batailles dans toutes les mers du monde? Devons-nous, Canadiens, servir de cibles sur les flots de la mer du Nord et sur les flots des océans?

M. BELAND: Mon honorable ami vient de parler des batailles navales où notre jeunesse serait décimée. Voudrait-il nous dire combien de batailles navales l'Angleterre a livrées depuis cent ans?

M. PAQUET: C'est là une question d'histoire. Mon honorable ami peut s'en assurer. Mais je lui dirai ceci, c'est que le passé n'est pas toujours une garantie de l'avenir.

M. BELAND: Mon honorable ami admet donc que l'Angleterre n'a pas livré de combat naval depuis cent ans.

M. PAQUET: Je reviendrai tout à l'heure sur ce sujet, et alors mon honorable ami aura une réponse à sa question.

M. BELAND: L'honorable député nie-t-il que l'Angleterre n'ait pas eu d'engagement naval depuis cent ans? Il vient de nous parler des dangers que nous courrons en prenant part aux batailles navales de l'Angleterre.

M. PAQUET: Mon honorable ami nie-t-il que depuis un siècle l'Angleterre n'a pas été engagée dans une guerre navale? Nie-t-il qu'elle n'en a pas eu à soutenir depuis 1800?

M. BELAND: C'était en 1805, la bataille de Trafalgar.

M. PAQUET: La bataille de Trafalgar a eu lieu dans le cours du dix-neuvième siècle.

M. BELAND: Cela fait plus de cent ans

M. BLONDIN: On ne discutera pas pour quelques années.

M. BELAND: Cela fait 105 ans.

M. PAQUET: Je viens de le dire, je répondrai à cette question au cours de mes remarques, et j'espère qu'on me permettra de continuer.

M. BELAND: Mon honorable ami sait parfaitement que j'ai posé cette question de bonne foi et nullement avec l'intention de n'être pas courtois.

Il demeure donc acquis que l'Angleterre n'a pas eu à soutenir de guerre navale depuis au delà de cent ans.

M. PAQUET: Ceux qui ne partagent pas mon opinion, ceux qui préconisent une fédération impériale, ceux qui désirent construire une flotte de guerre afin de participer aux guerres de l'empire, ceux qui veulent donner une contribution à l'Angleterre, devraient lire avec soin cet extrait du rapport de la dernière conférence impériale:

Une simple contribution d'argent ou de matériel peut être pour une des possessions, la forme la plus acceptable, afin de prendre part à la défense impériale. Une autre, tout en étant prête à créer des forces navales locales, et à les mettre à la disposition de la couronne en cas de guerre, peut désirer jeter les fondements sur lesquels elle pourrait agrandir une future marine qui lui appartiendrait. Une troisième peut penser que la meilleure manière dont elle puisse favoriser les intérêts de l'empire, est de se charger de certains services locaux qui ne sont pas directement d'un caractère naval, mais qui soulageraient le gouvernement impérial de dépenses qui tomberaient autrement sur la trésorerie impériale.

Je partage les idées émises dans la dernière partie de ce texte. Depuis l'établissement de la confédération, nous nous sommes rendus aux vœux exprimés par l'amirauté. Je veux être bien compris en énonçant mon opinion sur la défense du Canada. Fier de nos institutions autonomes et des privilèges qui en découlent, je reconnais mes obligations et mes responsabilités nationales. Je veux m'inspirer de nos traditions nationales. Cette tradition militaire ne remonte pas seulement aux batailles de Montmorency et de Carillon, elle va au delà des souvenirs héroïques de Frontenac. Cette tradition militaire remonte, comme "l'âme canadienne" aux jours de Champlain.

A l'ombre du drapeau anglais, comme à l'ombre du drapeau français, le peuple canadien a défendu son territoire en s'imposant les plus grands sacrifices. Je désire voir les populations du Canada continuer ces actes d'abnégation et de dévouement envers notre contrée.

Maintenant, consultez le peuple canadien et je me soumettrai aux dictées de ce corps souverain. Si les membres du Parlement sont liés ou se croient liés par la résolution du 29 mars, le peuple reste libre.

Nos amis ministériels, voulant entraîner le peuple dans une politique qui, dans mon humble opinion, déforme l'âme nationale, nous montrent les sacrifices de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie à l'égard de l'Angleterre. Le peuple n'ignore pas que l'isolement de ces colonies, en plein océan Pacifique, les obligent à faire de grands sacrifices pour leur défense navale. Notre position est absolument différente et je ne peux pas approuver une législation qui fait entrer le Canada, au mépris de nos traditions, dans la politique mondiale de l'Angleterre.

Seul, parmi tous les gouvernements du continent américain, le gouvernement canadien va s'enchevêtrer dans la politique étrangère du Royaume-Uni. Cependant, je ne peux pas me déclarer opposé à toute assistance envers l'Angleterre au cas d'un besoin réel de la mère patrie. Non. Mais ce problème comporte les conséquences les plus graves et le peuple canadien, éclairé par ses représentants, devrait être consulté sur un sujet si grave.

Lors de la conférence de 1907, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a démontré que le Canada avait dégrevé l'Angleterre de dépenses navales importantes, Je suis peiné des causes qui éloignent de cette Chambre l'honorable ministre et je sympathise avec ses amis dans cette épreuve.

L'honorable ministre disait le 29 mars 1909: "Depuis la dénonciation du traité de Washington, depuis 1886 jusqu'à ce jour, le Canada a pris seul la responsabilité de protéger ses pêcheries sur le côté de l'Atlantique et sur le côté du Pacifique. Nous avons dépensé à cette fin $5,000,000.

"Nous allons rendre un grand service à l'empire en prenant soin des stations navales à Esquimalt et à Halifax. Nous dépensons des sommes élevées pour aider à la navigation en général et l'Angleterre en bénéficie pour son commerce maritime. Si le service de nos pêcheries n'est pas parfait, n'est pas complet, votons les sommes nécessaires pour obtenir un service effectif."

Comme le disait encore l'honorable ministre de la Marine le 29 mars: "Si nous avions quelques petits vaisseaux pour protéger nos côtes, il est probable qu'en très peu de temps, de gros navires de guerre pourraient venir à notre secours et, dans l'intervalle, ces petits bateaux destructeurs et les torpilleurs nous défendraient." J'approuve ces paroles. Je pourrais même en dire davantage. Je veux défendre nos côtes; je veux défendre nos pêcheries; je veux défendre le Canada. Mais ces vaisseaux devraient être des navires absolument canadiens utilisés pour la défense du Canada. Il n'y aurait pas lieu de redouter le militarisme.

Pourquoi ne pas nous inspirer de nos traditions? Le peuple canadien a accompli son devoir, tout son devoir à l'égard de la couronne britannique. Ecoutons les nobles paroles prononcées par sir C. Tupper en 1892:

Pour ma part, je crois qu'aucune contribution pour le maintien de la marine et de

l'armée anglaises de la part du Canada n'aurait plus fait pour le défense de l'empire que le mode par lequel les deniers publics ont été appliqués, dans ce but, au Canada.

Le 11 mars 1898, sir C. Tupper démontrait que le Canada avait fait son devoir. Lisons les paroles suivantes:

En 1865, il se rendit en Angleterre une délégation d'hommes d'Etat canadiens, composée de M. George Brown, sir John Macdonald, sir George E. Cartier et sir Alexander Galt. Ces messieurs allaient régler avec le gouvernement impérial la mesure de notre mutuelle contribution au service impérial, et le gouvernement anglais, en cette occasion, trancha la question par écrit. Tout en étant considérée comme devant être confidentielle, la dépêche fut en son entier connue du public. Elle mentionnait que si le Canada voulait convenir de dépenser un million de dollars par année au sujet de sa milice, l'Angleterre était prête en toute occasion à mettre sa puissance au service du maintien des intérêts et de la sécurité du Canada. Non seulement le Canada a rempli les obligations que lui assignait cet écrit, mais il a fait immensément plus. Après avoir créé une milice qu'il entretient, il a bâti, sans un sou de contribution provenant des fonds impériaux, le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

Et que vous dit M. Chamberlain? Il vous déclare que la construction de cette grande voie interocéanique, par laquelle l'Angleterre peut équiper ses flottes du Pacifique, a énormément accru l'importance de la mère patrie, et qu'elle lui est d'un prix inestimable.

Oui, le Canada a fait son devoir envers l'empire!

Nous devons pourvoir à notre propre défense afin de manifester notre légitime fierté nationale! Le Canada accomplira son devoir envers lui-même et envers l'empire, à l'avenir comme dans le passé. Mais je ne veux pas m'engager, par une législation, à participer aux guerres de l'empire. Cherchons à nous rendre compte de la terrible position dans laquelle nous nous trouverons en prenant part aux guerres de l'Angleterre. Ecoutons les paroles de l'amirauté (page 34, version française du rapport de la conférence impériale de 1909):

Il a été reconnu par les gouvernements coloniaux qu'en temps de guerre, les forces navales locales devraient être sous la direction générale de l'amirauté.

Il est impossible de prévoir les énormes dépenses que le Canada aura à encourir. Dans la guerre du Sud-Africain, nous avons dépensé deux millions. Le Royaume-Uni, avec une population de 40 millions, luttait contre une population de 350,000 âmes. Pouvons-nous prévoir les immenses sacrifices que l'on exigera de nous si l'Angleterre engage la lutte avec une grande puissance?

De 1850 à 1900, l'Angleterre a fait ou subi 20 à 25 guerres. Depuis 1814, malgré les nombreuses guerres de l'empire, on n'a jamais menacé l'intégrité du sol canadien. A l'avenir, grâce à une loi absolument contraire à toutes nos traditions nationales et constitutionnelles; à l'avenir, grâce à une législation inscrite dans nos statuts, sans que la voix du peuple soit entendue, nous serons non seulement obligés de défendre notre territoire, mais nous serons obligés de verser notre sang dans les guerres de l'empire.

Comme l'a dit l'honorable député de Jacques-Cartier, le 3 février:

Nous devenons solidaires de la Grande-Bretagne à l'égard de ses engagements envers les nations étrangères. La Grande-Bretagne a pris des engagements très sérieux, susceptibles de déterminer des guerres très onéreuses avec des nations étrangères. Je dis que nous, Canadiens, sous peine de passer pour infidèles à nos promesses, et même sous peine de passer pour des lâches, nous serons obligés de prendre part à ces guerres, à ces terribles conflits.

Cette nouvelle politique peut nous jeter dans les malheurs du militarisme, nous priver de grandes entreprises d'utilité publique, et nous donnerons à l'Angleterre, un bon jour, ces vaisseaux qui seront peut-être détruits. Ne redoutez-vous pas l'indignation de ces milliers d'immigrants qui ont brisé, en Europe, les chaînes du militarisme? L'Angleterre ne sera-t-elle pas représentée sous les traits de l'oppresseur?

Etudions maintenant ce problème au point de vue de la constitution. Lisons les articles 17 et 18:

17. Le Gouverneur en conseil peut mettre la force navale, ou toute partie de la force, en service actif en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques.

18. En temps critique, le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

Il ne s'agit donc pas de créer une flotte pour la défense seule du Canada. En cas d'urgence, le Gouvernement peut mettre cette flotte en service actif où il paraît à propos de le faire pour la défense de l'Angleterre et de l'empire.

Nous serons responsables de toute la politique étrangère de l'Angleterre sans avoir aucune voix délibérative dans l'orientation de cette politique. Cette législation change nos relations avec la mère patrie et impose une politique néfaste à nos intérêts les plus sacrés. La doctrine de la participation du Canada aux guerres de l'empire n'est pas une doctrine nationale, c'est une doctrine impériale prêchée dans les intérêts de l'Angleterre.

M. J. TURCOTTE: Elle n'est pas nouvelle non plus.

M. PAQUET: Je reviendrai sur ce point et je dirai à mon honorable ami que je lui répondrai alors victorieusement. Mais peut-il dire qu'en créant une flotte destinée, dans certains cas, à être incorporée dans la marine impériale, il défend une doctrine canadienne?

M. TURCOTTE: C'est une doctrine qui existe dans nos statuts.

M. PAQUET: C'est une doctrine prêchée tout récemment par le grand impérialiste Chamberlain. Elle n'a pas son fondement dans l'expression des sentiments les plus éclairés du peuple canadien. Les fils des loyalistes dans les provinces d'Ontario et de l'Ouest, profondément attachés à la terre des ancêtres, soucieux du progrès agricole et industriel, toujours prêts à défendre l'intégrité du sol, veulent former sur cette terre de l'Amérique un grand peuple et n'ambitionnent pas de jouer un rôle dans les guerres impériales. Le principe émis dans cette législation, le principe de la participation aux guerres de l'empire, inscrit dans cette législation, est le triste fruit d'une doctrine impériale et n'offre pas un idéal national au peuple canadien désirant se développer librement, s'identifiant de plus en plus avec la patrie et réservant toute la grandeur de son dévouement pour le Canada.

M. TURCOTTE: Elle existe déjà cependant.

M. PAQUET: M. Chamberlain, le grand impérialiste anglais, jeta un regard sur les colonies et leur demanda d'alimenter la flotte britannique. Dans son idée, les colonies doivent constituer le réservoir d'hommes dont la race impériale a besoin pour assurer la continuité de sa domination.

M. Achille Viallate, professeur à l'école des Sciences politiques de Paris, dit dans son ouvrage publié en 1908 sur la Crise anglaise:

Où trouver ailleurs que dans les colonies autonomes, qui peuvent donner asile à une population rurale considérable, les sommes nécessaires à la défense de l'empire, la matière militaire indispensable pour tenir tête aux grands empires rivaux, matière que la métropole ne trouve plus chez elle, ni en quantité, ni en ualité suffisantes?

Nous marchons dans les voies de l'impérialisme. Et si les vœux des impérialistes se réalisent, on formera une nationalité nouvelle, une race impériale et les Canadiens alimenteront avant longtemps l'armée et la marine de l'Angleterre.

Ces vues ne doivent pas être conformes aux aspirations du peuple canadien.

Nos amis ministériels ne paraissent pas anxieux de parler du rôle impérial de notre flotte de guerre. L'honorable directeur des Postes disait, le 3 février:

Ceux qui disent que le projet d'une marine canadienne est nouveau et qu'on devrait prendre l'avis de la population à ce sujet, ignorent singulièrement les événements. La politique qu'énonce le projet de loi que nous discutions, les idées mêmes dont il est l'expression, se retrouvent dans la déclaration faite au nom du Canada pendant la conférence impériale de 1902.

Dans cette déclaration faite au nom du Canada, je vois les paroles suivantes:

Actuellement, les dépenses du Canada pour le service de la défense, sont limitées au côté militaire. Mais le ministère est disposé à tenir compte également d'un système naval de défense.

Dans le même mémoire, je lis les paroles suivantes qui démontrent que le gouvernement canadien, en 1902, ne voulait pas sacrifier les principes d'autonomie que l'on viole en 1910:

Les ministres désirent faire remarquer que leurs objections se sont élevées, non pas tant au sujet des dépenses qui en découlent, que de la croyance que l'acceptation de ces propositions comporterait un important abandon des principes du gouvernement colonial.

Ces paroles étaient-elles de nature à laisser croire au peuple canadien que sir Wilfrid Laurier établirait une flotte pour participer aux guerres de l'empire? Je n'ignore pas les événements et je crois que l'électorat a raison de déclarer que le Gouvernement décrète dans ce projet de loi une politique inconnue au peuple en 1908.

Le 3 février 1902, lord Minto, parlant au nom du gouvernement canadien, écrivait au ministre des Colonies:

Sauf quelques détails d'importance secondaire, mes ministres considèrent que les relations politiques entre la mère patrie et les grandes colonies autonomes, avec le Canada principalement, sont aujourd'hui absolument satisfaisantes.

Cette déclaration est loin de nous démontrer une politique nouvelle. Le 15 avril 1902, sir Wilfrid Laurier disait:

Nous irons à Londres uniquement pour discuter la question commerciale.

Ecoutons les belles paroles prononcées dans cette Chambre le 15 avril 1902, par le très honorable premier ministre:

La pierre angulaire de l'empire anglais, la clef de sa prospérité, c'est l'autonomie de ses différentes parties, et je ne vois rien à l'heure actuelle qui nous justifierait d'apporter le moindre changement à la situation présente.

Le chef du parti libéral disait encore:

Ce serait un véritable suicide pour le pays que de se lancer dans le gouffre des dépenses où les nations européennes, y compris l'Angleterre, ont été entraînées par les besoins d'armements formidables.

Il ajoutait:

Nous irons à Londres uniquement pour discuter la question commerciale.

Ces paroles sont loin d'indiquer, de la part du très honorable premier ministre, le désir, la volonté de créer une marine de guerre destinée à participer aux combats de l'empire.

Lors de la conférence impériale tenue à Londres en 1907, le Dr Smartt, représentant de la Colonie du Cap, proposait la résolution suivante:

Que cette conférence, reconnaissant l'immense importance des services de la marine pour la défense de l'empire et la protection de son commerce, et la nécessité du maintien de cette marine au plus haut degré d'efficacité, considère qu'il est du devoir des dépendances britanniques de contribuer au soutien de la marine, suivant ce que détermineront leurs législatures, soit par un subside en argent, soit par l'établissement d'une marine locale de guerre, soit par d'autres services, après consultation avec l'amirauté britannique et conformément à leurs circonstances variées.

Sir Wilfrid Laurier protesta avec la plus vive énergie contre cette résolution et le Dr Smartt la retira.

Cette attitude du premier ministre en 1907 permettait-elle au peuple Canadien de croire que le Gouvernement introduirait ce projet de loi?

Si cette politique concernant la création d'une marine de guerre n'est pas une nouveauté, elle devrait être inscrite dans le programme libéral de 1908. Etudiez avec soin le pamphlet électoral libéral de 1908; écoutez les discours prononcés par le très honorable premier ministre, le 15 septembre, à Niagara-Falls, le 21 à Tilbury. Ne disait-il pas, le 19 septembre à Strathroy:

(Traduction.) Il n'y a pas de questions de haute importance à soumettre au peuple.

Ecoutez le très honorable premier ministre et l'honorable directeur général des Postes dans la province de Québec. Lisez les organes de la presse ministérielle. Vous cherchez en vain un seul mot, une seule ligne à l'égard de la création d'une marine de guerre. Qui a posé formellement, durant la campagne de 1908, le principe que l'on veut aujourd'hui appliquer? Soyons sincères et disons franchement que le Gouvernement a accepté pour la première fois en 1909, ce qu'il refusait dans le passé.

Nos hommes d'Etat, par leurs actes, par leur législation, ont exprimé l'opinion que le Canada ne devait pas participer à des guerres qui lui sont absolument étrangères.

J'approuve l'œuvre de ces législateurs, mais des journalistes et des députés de ma race et de ma province paraissent posséder le monopole des vertus civiques, croyant leur doctrine orthodoxe, paraissant incapables de se convaincre du patriotisme de leurs adversaires, ont la charité de mettre en doute la sincérité de M. Monk et de ceux qui partagent ses opinions dans les revendications des droits de l'électorat et des privilèges de l'autonomie.

Je ne parle pas au nom du parti conservateur canadien-français, mais en face des insinuations, des attaques les plus malveillantes dirigées contre notre patriotisme, j'ai le droit et le devoir de déclarer que j'exerce en toute conscience mon mandat. Les motifs qui m'inspirent aujourd'hui sont inscrits dans les annales du parti libéral-conservateur.

M. TURCOTTE: N'est-ce pas le parti libéral-conservateur qui, en 1862, proposa le bill de la milice et de la défense?

M. PAQUET: Pour la défense du Canada.

M. TURCOTTE: Bill qui a été proposé par l'honorable John A. Macdonald et l'honorable George E. Cartier.

M. PAQUET: Si mon honorable ami veut patienter une dizaine de minutes, je vais justement traiter ce point-là. Ceux qui étudient l'histoire de ce parti, son esprit, ses principes, ses traditions, sa politique vaste comme la confédération qu'il a édifiée et étendue, ne cacheraient pas leur étonnement en me voyant prendre une autre attitude dans la solution de ce problème. En approuvant la politique préconisée par M. Monk, je demeure profondément attaché aux traditions léguées par Cartier et Macdonald. Je suis heureux de voir mes amis libéraux rendre hommage à la mémoire de Cartier, jadis l'objet d'attaques si violentes de la part des libéraux de la province de Québec.

M. TURCOTTE: Ce n'est pas pour le même motif.

M. PAQUET: Ceux qui s'étonnent de l'attitude de M. Monk et de mon attitude, ignorent-ils les grands principes qui constituaient le fondement du pacte mémorable conclu en 1854 entre les libéraux de Québec et les conservateurs d'Ontario? Ignorent-ils que l'essence des principes du parti libéral-conservateur consistait dans l'égalité et le respect des races, l'égalité dans la représentation, le respect des droits de la minorité, et l'autonomie canadienne? Ils savent bien, que ces grands principes étaient défendus avec courage contre le fanatisme de George Brown. Cartier, Macdonald, Angers, Bowell et sir Charles Tupper défendaient avec intrépidité les droits des minorités. En 1905, le parlement fédéral dressait la charte des privilèges et les libertés des nouvelles provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. Dans mon opinion, le chef du parti libéral et le chef du parti conservateur ne se constituèrent pas les véritables défenseurs des droits des minorités. Je suis resté fidèle aux traditions canadiennes et aux traditions conservatrices en donnant mon modeste concours à l'honorable député de Jacques-Cartier, quant il demanda le

maintien des privilèges que l'on réclamait à l'égard des écoles et de la langue française. Les chefs du parti libéral-conservateur unis à George Brown sauvegardèrent l'autonomie provinciale et l'autonomie du Canada dans l'acte de la confédération. Aujourd'hui, comme en 1905, je crois m'inspirer de nos véritables traditions canadiennes conservatrices en déclarant que le Canada, au nom des principes de l autonomie, ne doit pas substituer une nouvelle autorité dans notre politique nanale et militaire. L'honorable député de Jacques-Cartier en demandant l'appel au peuple, en proclamant que notre jeune pays ne doit pas entrer dans la politique mondiale de l'empire, en proclamant que les Canadiens doivent organiser la défense du Canada, s'inspire des traditions conservatrices, des traditions des pères de la confédération et des enseignements de la grande école libérale anglaise qui prêchait dans le siècle dernier la consolidation de l'empire dans la liberté, dans l'indépendance et dans l'autonomie de ses colonies. Les hommes qui dirigent les destinées des deux partis politiques ont d'autres conceptions économiques, mais j'espère qu'ils reconnaîtront la nécessité de consulter le peuple avant de nous engager dans une politique nouvelle dont les conséquences affectent notre autonomie.

On me demande, au nom des lois de l'évolution, d'accepter le programme de la participation aux guerres de l'empire. Nous avons fait des progrès satisfaisants en nous inspirant de nos traditions et nous pouvons grandir, prospérer sans inscrire dans nos statuts l'article néfaste qui viole nos droits les plus sacrés.

Je salue dans la personne de l'honorable député de Jacques-Cartier une grande figure canadienne. S'élevant au-dessus des considérations des partis politiques, il incarne les aspirations de la patrie! Je ne pourrai jamais oublier cette séance mémorable du 3 février où l'on vit l'honorable député de Jacques-Cartier, la voix brisée par la douleur physique, se lever avec effort et patriotisme pour enregistrer une énergique protestation contre les hommes d'Etat qui morcèlent notre autonomie: patrimoine sacré, fruit de tant de sacrifices héroïques.

L'honorable député de Jacques-Cartier s'inspire des traditions léguées par Cartier et Macdonald. Ouvrons une page de notre histoire.

En 1885, le général Laurie et le colonel Williams ont proposé de lever deux régiments pour aider l'empire et ont demandé au Gouvernement de payer une partie des dépenses. Sir John A. Macdonald, consulté par lord Lansdowne, écrivait que le Canada ne devait pas contribuer aux guerres de l'empire. Sir Georges Cartier n'a jamais recommandé au peuple canadien de participer aux guerres de l'empire. Aussi, je veux rester fidèle au grand principe anglo-saxon: "No taxation without representation". Nous ne pouvons pas être taxés sans être représentés. Le vote de l'impôt et le contrôle de la dépense publique constituent l'essence du régime parlementaire. Nous allons participer aux guerres de l'empire et nous n'avons pas le privilège de faire entendre notre voix dans les conseils de l'empire! Nous n'avons pas le droit d'exprimer notre opinion à l'égard des traités de la Grande-Bretagne, de ses alliances, de sa politique étrangère, de la justice et de l'opportunité de ses guerres; cependant, cette législation nous rendra responsables de sa politique!

Nous n'avons aucune voix dans les conseils de l'empire et, demain, nous serons entraînés à payer l'impôt du sang; demain, on pourra envoyer les nôtres au Japon, en Chine, en Australie, aux Indes! Je ne peux pas souscrire à cette politique.

Le rapport de la dernière conférence impériale est lumineux, mais m'inspire les craintes les plus vives. Etudiez ce rapport: tout tend à priver les colonies de leur autonomie. On s'efforce de placer notre milice entre les mains des autorités impériales. Citons l'extrait suivant de ce rapport (page 44):

9. En vertu des lois existantes de la milice et de la défense des différentes possessions, leurs gouvernements n'ont aucun pouvoir d'employer des troupes militaires en dehors de leurs territoires pour l'avancement des intérêts impériaux.

De plus, les troupes levées au delà des mers sont maintenant sur une base de milice. Elles ont été ainsi levées et organisées dans le but de pourvoir économiquement à la défense locale de jeunes nations dont le dévoloppement serait retardé par la dépense beaucoup plus forte qu'entraînerait le maintien de troupes régulières. Des troupes de soldats citoyens ainsi constituées n'assument d'ordinaire de responsabilité que pour la défense de leurs foyers. mais il est espéré qu'il sera au pouvoir des possessions autonomes d'organiser leurs troupes de manière à pourvoir non seulement à la défense locale, mais à être aussi en état de prendre leur part dans la mesure qu'ils voudront et selon leurs ressources de la défense de l'empire dans son ensemble.

10. On s'attend avec confiance à ce que toutes les parties de l'empire coopèrent en temps de besoin. Mais, pour tirer le meilleur parti possible des ressources qu'offrent les possessions d'outremer, ou soutient que les arrangements pour organiser, dresser et mobiliser les troupes de ces possessions, en même temps qu'ils porteraient principalement sur la défence locale, devraient aussi comprendre la possibilité du service d'une partie de ces troupes dans une sphère plus étendue.

Ce vaste projet de concentration des forces navales et militaires de l'empire ne peut pas sourire à ceux qui veulent défendre notre autonomie.

M. PAQUET.

On prétend que l'honorable député de Jacques-Cartier et ses amis ne sont pas les interprètes des traditions des conservateurs Canadiens-français de la province de Québec. Après avoir entendu l'honorable directeur des Postes, j'ai jeté un regard sur le monument élevé, à deux pas de cette enceinte, à la mémoire de sir George Etienne Cartier. Dans sa main gauche, Cartier tient la constitution de notre pays; de la main droite, il la montre au peuple canadien. Que dit cette constitution? Que dit l'Acte de l'Amérique britannique du Nord?

Etudions l'article 91: "Il sera loisible à la reine, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes, de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada."

Plus loin, au paragraphe 7, nous lisons: "Le Parlement fédéral a le droit de faire des lois pour la milice, le service militaire, le service naval et la défense du pays."

Je suis fidèle au grand principe énoncé par sir George Etienne Cartier dans la charte du Canada. Nous avons le droit de créer un service naval pour la défense du Canada; mais, à moins de faire modifier notre constitution par le parlement anglais, nous n'avons pas le droit de créer une marine de guerre pour faire participer le Canada aux guerres de l'empire. D'ailleurs, Cartier a pris la peine de faire inscrire le principe que nous défendons dans l'Acte de la Milice de 1868.

En 1870, lord Granville, ministre des colonies, informa le gouvernement canadien qu'il aurait à l'avenir à s'occuper seul de la défense du pays, en temps de paix. Cartier présenta au conseil exécutif, le 19 mai 1870, une protestation qui fut envoyée à Londres.

L'idée fondamentale de Cartier, le principe dominant son administration est inscrit non seulement dans la charte de 1867, mais dans la loi concernant la défense du Canada:

> Le Gouverneur siégeant en conseil peut mettre la milice ou toute autre partie de cette dernière en service actif partout au Canada et aussi en dehors du Canada, pour la défense de ce dernier ou en aucun temps qu'il semblera cpportun de le faire, en raison d'urgence.

Sir Frederick Borden interprétait victorieusement, le premier août 1904, la loi concernant la défense nationale. Ecoutons bien l'honorable ministre:

> L'idée fondamentale d'une milice a toujours été et est encore la défense de la patrie. Dans toutes les parties de l'empire britannique, sans exception, et en Angleterre même, la loi consacre le principe que la milice, composée d'engagés volontaires, ne pourra être appelée à servir que chez elle. J'ai pris la peine d'examiner les anciennes lois de milice des différentes provinces qui forment maintenant la confédération du Canada, et dans toutes je retrouve cette même restriction. Cela a toujours existé. C'est donc une folie que de vouloir parler de servir en dehors de pays. On a ajouté les mots "pour la défense du pays" pour bien indiquer que la milice ne peut être envoyée en dehors du Canada que pour la défense du Canada .

D'après le grand chef du parti conservateur, sir Georges Cartier, notre milice, en raison d'urgence, ne peut être utilisée que pour la défense du Canada.

D'après le chef du parti libéral, notre marine de guerre, en raison d'urgence, pourra être mise à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale. Sir Georges Cartier a créé notre milice pour la défense du pays. Sir Wilfrid Laurier va créer une flotte qui pourra participer aux guerres de l'empire. Et n'oublions jamais les paroles de l'amirauté britannique: "Il a été reconnu par les gouvernements coloniaux qu'en temps de guerre les forces navales locales devraient être sous la direction générale de l'amirauté". En temps de guerre, le Canada contrôle son armée de terre; en temps de guerre, notre armée de mer sera contrôlée par les autorités anglaises.

Nous ne pouvons pas, sans modifier l'acte de Cartier, envoyer nos troupes en Europe, en Asie, en Afrique et en Australie. Notre marine de guerre pourra engager des combats sur toutes les mers du monde. Elle est essentiellement destinée à prendre part aux guerres de l'empire. Nous faisons le premier pas dans une voie excessivement dangereuse. Nous ne pouvons pas prévoir les maux dont souffrira le peuple canadien, grâce à cette législation.

Que des combats s'engagent entre l'Angleterre et une puissance étrangère ou une colonie comme les Indes, le Gouvernement sera moralement obligé, par cette législation, de mettre notre flotte à la disposition des autorités anglaises.

Le Parlement sera immédiatement convoqué et nos amis ministériels cherchent un refuge dans l'intervention du Parlement. Pourtant, son rôle sera bien modeste. Le Parlement sera-t-il consulté pour rappeler nos vaisseaux? Ceux-ci seront peut-être déjà engagés dans des combats; ils seront peut-être détruits. Demanderons-nous à Sa Majesté de renvoyer les vaisseaux de guerre mis à sa disposition? On ne peut pas même le supposer. Le Parlement sera convoqué afin de voter les sommes nécessaires à l'envoi et au maintien de nos troupes. Les mêmes dispositions, dit-on, se trouvent insérées dans l'Acte de la milice. Très bien! Dans ce cas, le Parlement ne joue pas le même rôle. Notre milice n'est pas sous le contrôle du roi de l'Angleterre, mais sous le contrôle absolu du Parlement, et il a le droit légitime de donner des ordres à la milice. Les deux cas sont absolument différents.

Je suis prêt, monsieur l'Orateur, à accepter la responsabilité de notre défense mili-

taire et navale. Je reconnais toutes mes obligations comme Canadien et comme sujet loyal de Sa Majesté; mais, comme sir Wilfrid en 1907, je ne suis pas prêt à me rendre responsable d'une législation qui nous entraîne au militarisme, qui viole notre autonomie, sans consulter le peuple. Comme l'a dit un écrivain: "Si l'Angleterre n'était pas assurée que nous approuverons toutes ses guerres, elle serait la première à exiger le statu quo."

En cas d'urgence, nous perdons le contrôle de la direction de notre marine de guerre. Avant d'établir une politique permanente, le Gouvernement devrait rechercher la nature du rôle que nous allons jouer dans l'empire. Les faits ne nous obligent pas à une action prompte et décisive. Le très honorable premier ministre, par sa position dans notre contrée et dans l'empire, doit appuyer ses paroles sur des faits absolument véridiques. Il nous réjouit quand il n'appréhende aucun péril pour la Grande-Bretagne à l'heure actuelle. Il ne voit pas la moindre raison de supposer que l'Allemagne organise sa marine pour l'attaque ou que l'Angleterre augmente sa marine dans le but de prendre l'offensive. Sir Wilfrid Laurier disait, le 3 février: "Quelle sera la situation en 1912? Les chiffres établissant la comparaison entre les flottes allemande et britannique seront comme suit: le tonnage total du déplacement de la marine britannique sera de 2 millions de tonneaux, et celui de l'Allemagne, de 890,000 tonneaux, soit une différence de 1,100,000 tonneaux. Dans ces conditions il n'y a pas de danger à craindre".

Il y a quelques semaines, Lloyd-George disait: " Si la flotte allemande attaquait un jour l'Angleterre, elle serait coulée au bout de quelques heures au fond de la mer du Nord."

M. Asquith disait, pendant la campagne électorale: " Il n'y a point actuellement de menace de guerre anglo-allemande; qu'aucune puissance ne base sa politique sur l'hypothèse de cette guerre."

Il n'y a pas de péril allemand, mais tous les peuples de l'Amérique du Sud ont une flotte de guerre, pourquoi le Canada n'en doit-il pas avoir une? Mais les Etats de l'Amérique du Sud sont tous indépendants, et nous sommes une colonie. Ces pays ont une marine de guerre pour défendre l'intégrité du territoire. Ils ont une flotte nationale, une flotte indépendante. Le Gouvernement est loin de nous demander une marine de guerre dans les mêmes conditions. D'ailleurs, je n'ambitionne pas pour mon pays les guerres qui ont ravagé les Etats de l'Amérique du Sud, et nous serions coupables d'un crime national en nous inspirant de l'enseignement de ces peuples. Je ne peux pas voir, sans protester, le Canada entrer en lice avec les nations du vieux continent, écrasées sous le fardeau du militarisme.

On accuse quelquefois les Canadiens-français d'exprimer des sentiments blessant le loyalisme et la fidélité envers l'empire. On affirmera peut-être que je suis un ennemi de l'empire! Il est permis même, dans cette Chambre, d'injurier les patriotes de 1837! D'ailleurs, nous ne sommes pas mûrs pour l'indépendance. M. Edmond de Nevers, dans son beau livre intitulé: " L'avenir du peuple canadien-français," dit : " Nous ne pouvons pas désirer l'indépendance, tant qu'un esprit assez libéral et assez large pour respecter tous les droits et ménager toutes les susceptibilités ne se sera pas implanté dans les sept provinces du Dominion."

Pour ma part, je désire voir les Canadiens, et particulièrement les Canadiens-français, écrire, comme dans le passé, de belles pages de loyauté! Depuis la cession du Canada à l'Angleterre, les Canadiens-français ont été, en quelque sorte, les champions de la domination anglaise sur le sol canadien. Chaque fois que nos voisins ont tenté de dérober le Canada à l'Angleterre, le Bas-Canada s'est montré le boulevard de la mère patrie. Aux jours les plus sombres de notre histoire, les Canadiens-français, sans être liés par la législation actuelle, se sont loyalement et généreusement battus pour la couronne britannique. Ils ont versé leur sang pour la gloire de l'empire. Lors de la guerre de l'indépendance des Etats-Unis, nos milices se rangèrent sous les ordres du gouverneur anglais et sauvèrent le Canada à l'Angleterre.

De 1760 à 1840, les bureaucrates anglais, par leur persécution, empêchaient le développement de l'agriculture, paralysaient le commerce et l'industrie dans la province de Québec. Cependant, la loyauté de nos pères demeurait inébranlable. Et quand les Etats-Unis voulurent, dans la seconde décade du 19ième siècle, s'emparer du Canada, nos milices, sous le commandement de M. de Salaberry, repoussèrent l'étranger. Dès que le danger menace l'empire sur le sol canadien, les énergies éparses forment un bloc solide pour défendre l'intégrité du sol et de l'empire. L'honorable député de Haliburton-et-Victoria, a fait une allusion désagréable, pour ne pas dire plus, à l'égard des héros de 1837. Le bouillant colonel justifie la révolte des colonies américaines contre l'Angleterre, mais il n'a que des paroles de reproches à l'adresse des patriotes de 1837. Je ne veux pas apprécier la conduite des colonies américaines et celle des patriotes. Seulement, il est convenable de citer l'extrait suivant de la vie de Papineau, par M. A. D. DeCelles:

Cette mainmise sur le domaine public de la province constituait, à notre sens, un abus de pouvoir criant entre tous et contre lequel la Chambre n'aurait dû cesser de réclamer.

Les colonies américaines s'étaient levées en armes contre la métropole pour un empiètement moins grave sur leur droits. Qu'était-ce que la prétention de lord North, de taxer les colons de la Nouvelle-Angleterre sans leur consentement, auprès de cette spoliation constante du domaine public contre la volonté des représentants?

L'honorable directeur général des Postes disait, le 3 février:

Monsieur l'Orateur, si nous suivions l'avis de mon honorable ami, le député de Jacques-Cartier, la province de Québec se trouverait dans la même position où, selon mon honorable ami, le député de Toronto-nord, se trouvait, il y a quelques années, l'empire britannique: dans un superbe isolement.

Monsieur l'Orateur, je ne veux point de ce superbe isolement pour la race canadienne-française. Je déclare à mon honorable ami que lui et son allié, l'ex-député de Labelle, M. Bourassa, un des plus beaux talents qu'ait jamais produit la race canadienne-française, que, par leur attitude sur cette question, en proposant ce superbe isolement des Canadiens-français dans notre confédération, ils ne sont pas fidèles aux traditions de leur race.

L'honorable maître général des Postes connaît-il réellement le sentiment, l'opinion du peuple canadien à l'égard du projet de loi créant une marine de guerre pour la défense du Canada et de l'empire? Comment peut-on parler de l'isolement de la province de Québec, quand le peuple des autres provinces n'a jamais eu l'occasion de prononcer son jugement sur cette question? Consultez le peuple par voie de plébiscite et vous verrez des milliers et des milliers d'ouvriers, de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, condamner la construction d'une flotte de guerre pour servir des fins impériales. Je crois, avec les classes ouvrières, je crois avec les "Grange" d'Ontario, avec les "Grain Growers" de l'Ouest, que la politique du Gouvernement ne répond pas aux aspirations du peuple canadien.

L'honorable directeur des Postes est naturellement anxieux de faire approuver ce projet de loi par la nationalité canadienne-française. Aussi s'est-il efforcé de démontrer la libéralité, la générosité de l'Angleterre à notre égard. En retour, d'après l'honorable ministre, les Canadiens-français doivent être au premier rang pour approuver une loi qui défend et protège l'Angleterre.

L'honorable ministre a évoqué la mémoire des parlementaires anglais qui nous ont accordé la grande charte de 1774, au moment où l'Angleterre allait perdre ses colonies américaines. Je suis heureux de payer une dette de gratitude au Parlement anglais de 1774, et je sais apprécier la valeur des droits, des privilèges et des franchises qui nous ont été concédés. Mais je ne peux pas oublier les luttes mémorables engagées par nos ancêtres pour faire reconnaitre ces droits et ces privilèges.

Ces luttes mémorables, ces combats héroïques ont été faits par le peuple, par ses représentants, par le clergé, par quelques seigneurs aux prix de grands sacrifices, au prix du sang versé et de l'échafaud. Loin de moi la pensée de vouloir diminuer le respect de ma race envers l'Angleterre, mais la brillante page d'histoire écrite le 3 février 1910 par l'honorable ministre ne me paraît pas complète. Il a rendu hommage aux parlementaires anglais de 1774, mais il a oublié la fameuse charte octroyée au Canada en 1840 par les parlementaires anglais. C'était une œuvre d'injustice et de despotisme, un monument de haine et d'hostilité à l'égard de notre race.

Les déclarations de l'honorable ministre me justifient de compléter cette page d'histoire afin de démontrer que les Canadiens-français, dans des circonstances pénibles, ont gagné leurs privilèges au prix de luttes héroïques.

Le parlement anglais de 1840 nous privait du nombre légitime de nos représentants et abolissait, proscrivait la langue française dans le parlement canadien. Alors, s'engagea la grande bataille constitutionnelle sous la direction éclairée, calme et énergique de Lafontaine. On parle de la modération, de l'esprit de conciliation de ce grand homme d'Etat. Aux yeux de l'histoire, il apparaît sous les traits grandioses du Canadien intransigeant quand il s'agit de conquérir les droits des minorités, quand il s'agit de sauver du naufrage la langue parlée par ses compatriotes. Comme le dit M. A. DeCelles: "Lafontaine, chargé de revendiquer les droits de tout un peuple, repousse toute demi-mesure de justice; c'est la réparation intégrale qu'il lui faut, l'élévation au pinacle des siens, si longtemps rélégués dans les bas-fonds de la politique." Durant la session de 1842, nous voyons Lafontaine violer la constitution accordée par le parlement anglais, nous voyons Lafontaine prendre la parole en français pour affirmer avec la plus grande énergie le droit que nous avions de faire usage de notre langue et pour protester contre l'article de la constitution qui nous en privait.

En 1905, l'honorable député de Jacques-Cartier s'inspirait des traditions de Lafontaine, quand il demandait le rétablissement des droits de la langue française dans les législatures de l'Alberta et de la Saskatchewan.

Je ne veux pas l'isolement de la race canadienne-française. Cependant, je bénis la mémoire de Lafontaine; je le remercie d'avoir refusé le poste de Solliciteur général quand on voulait le couvrir de gloire au lieu de rendre justice à sa race. Lafontaine n'a pas voulu donner son concours au gouverneur Thompson; Lafontaine n'a pas voulu se rallier à la politique du gouverneur et du gouvernement anglais au

moment où la province de Québec s'élevait en protestations violentes contre les autorités anglaises. Lafontaine refusait les honneurs personnels! Il voulait, à titre de Canadien, justice pour toutes les races et les croyances.

Soyons justes à l'égard de l'Angleterre et à l'égard du Canada. Donnons à l'Angleterre la part qui lui revient dans l'histoire de la civilisation et dans l'octroi de nos libertés. Mais n'oublions pas les luttes mémorables de nos pères afin de jouir des droits garantis par les traités et la constitution.

L'honorable directeur des Postes a bien voulu rappeler la Louisiane à notre mémoire. Il semblait dire aux Canadiens-français: "Les Français de la Louisiane ont perdu l'usage officiel de leur langue à l'ombre du drapeau étoilé; vous avez conservé la vôtre à l'ombre du drapeau anglais; il vous incombe de faire des sacrifices pour sauver le prestige de l'empire."

En 1803, le président des Etats-Unis négociait avec Napoléon l'achat de la Louisiane. Celle-ci devait jouir d'une constitution contenant les principes fondamentaux de la liberté civile et religieuse. La langue française a été maintenue comme langue officielle jusqu'en 1898. Elle n'a pas été abolie par le congrès; elle a été abolie par la législature de la Louisiane, le 12 mai 1898, sans opposition dans le Parlement et sans opposition dans l'Etat. Les Français de la Louisiane ont perdu, par leur faute, l'usage officiel de leur langue. Les nôtres, dans l'Ouest, ont perdu l'usage officiel de leur langue malgré notre intervention.

Songent-ils à se plaindre des institutions anglaises?

Je ferme cette page d'histoire en demandant: "Quelle serait l'influence de la langue française dans le parlement canadien si Lafontaine n'avait pas protesté avec la plus grande énergie contre la constitution de 1840, donnée au Canada par le parlement anglais? Devons-nous l'usage officiel de notre langue seulement à la générosité de l'Angleterre, ou si nous devons bénir la mémoire de nos ancêtres dans l'octroi de ce grand privilège?

Nous écrivons peut-être une des pages les plus tristes de notre histoire. Dans mon humble opinion, la politique du Gouvernement conduira le Canada au militarisme, à l'impôt du sang et peut-être à la rupture du lien colonial.

Aussi, je demande au Gouvernement de consulter le peuple par voie de plébiscite. Le droit de consultation n'est-il pas l'un des privilèges les moins contestés du sujet britannique? Je ne veux pas violer l'un des grands principes de notre régime constitutionnel. "Le Parlement ne peut pas imposer au peuple une modification importante de son régime constitutionnel et social avant d'avoir obtenu le consentement du peuple".

Je ne veux pas en appeler aux sentiments pour oblitérer la conscience de l'électorat; j'ai une plus haute conception de mes devoirs parlementaires—mais il est de l'essence même des institutions anglaises que la volonté du peuple soit connue avant d'orienter le pays dans des voies nouvelles. Les membres du Congrès ouvrier exprimaient à Québec, le 23 septembre 1909, sous la présidence de mon ami de Maisonneuve, le désir sincère de voir le Gouvernement consulter le peuple par un plébiscite avant de se rendre aux vœux exprimés dans la dernière conférence impériale. Ces travailleurs appartenant à toutes les races, à toutes les croyances, ont le droit d'être écoutés. Je suis heureux de voir l'honorable député de Jacques-Cartier revendiquer avec énergie les droits des ouvriers qui demandent un plébiscite.

L'idée du plébiscite n'a pas encore pénétré toutes les couches sociales de la Grande-Bretagne, mais le premier ministre de l'Angleterre a déjà parlé favorablement du referandum.

L'idée du plébiscite réalisée en Belgique et en Suisse s'impose de plus en plus dans notre pays. D'ailleurs, ce système paraît fonctionner avec d'heureux résultats dans nos institutions municipales.

Comme l'a écrit un journaliste:

> Et l'heure vient, d'ailleurs, où, dons toutes les nations civilisées, les charges nationales, les budgets, les problèmes politiques, économiques, sociaux, militaires, qui partout surgissent, prennent une importance telle et si nouvelle que les gouvernements n'en pourront bientôt plus soutenir la responsabilité et seront acculés, par la vie publique elle-même, à la consultation nationale populaire .

En 1907, les politiques de la Suisse, désirant réorganiser l'armée, utilisèrent l'arme du referandum. Le plébiscite canadien de 1898 sur la question de la prohibition des liqueurs spiritueuses n'a pas été inutile. En demandant le plébiscite, je m'unis aux classes ouvrières, à la presse indépendante, aux organes des cultivateurs d'Ontario et de l'Ouest, aux agriculteurs distingués d'Ontario, je m'unis au "Weekly Sun" de Toronto, au "Farmer Advocate", aux associations agricoles les plus puissantes.

Cette idée du plébiscite vient de la grande province sœur et des provinces de l'Ouest.

Citons l'extrait suivant de la résolution adoptée par les agriculteurs d'Ontario:

> Votre comité est d'opinion que toute l'influence du Canada devrait s'exercer en faveur de tout mouvement tendant à assurer la paix. Et c'est pourquoi il regarde avec défiance le projet de créer une marine canadienne, innovation qui, au lieu de tendre à la paix, provoquera peut-être la guerre. Nous prions donc respectueusement, mais énergiquement, le gouvernement de la puissance de ne pas adopter cette politique avant que la question ait été complètement discutée par le peuple canadien

et que celui-ci se soit formellement prononcé au poll tenu spécialement à cette fin.

Ces concitoyens, demandant l'appel au peuple, descendent en grand nombre des loyalistes qui ont tout sacrifié pour assurer la gloire de l'empire. Comment peut-on parler de l'isolement de notre race quand les fils les plus dévoués de la race anglo-saxonne dirigent le mouvement et se montrent hostiles à la politique du Gouvernement?

Je peux citer les paroles du Dr Goldwin Smith, l'oracle du parti libéral:

Aucun parlement élu, alors qu'il n'était nullement question d'une marine, n'a le droit d'entraîner le pays dans cette nouvelle politique.

Les cultivateurs de l'Alberta demandent au Gouvernement de consulter le peuple.

Que disait le distingué représentant de Digby, le 12 janvier?

Par le présent projet de loi, le Gouvernement cherche à lier la population du pays sans lui en demander la permission, sans l'inviter à faire connaître son sentiment; il projette de dépenser l'argent de ceux qui devront armer les bâtiments et solder tous les frais, mais ces gens, il ne daigne pas les consulter. Les ministres méconnaissent au peuple le droit de se prononcer sur le peu de cas qu'ils font des conseils des experts en matière navale; ils ne veulent pas lui donner l'occasion de manifester sa manière de voir au sujet du vieux principe d'un seul empire, d'une flotte unique. C'est là un droit qui n'appartient à la Chambre, ni au Gouvernement, et je considère qu'avant d'adopter, à l'égard du service naval, un régime comme celui dont le Gouvernement projette l'établissement, le peuple devrait être invité à se prononcer sur la question au moyen d'un plébiscite.

Rappelons les paroles d'un anglo-saxon, M. Smith, rédacteur du "Weekly Sun", de Toronto:

Quel est alors le premier devoir?

Le premier devoir est de demander que, avant d'engager irrémédiablement le pays à construire une marine canadienne, toute la question soit soumise au peuple canadien pour qu'il se prononce. C'est une monstruosité que deux cents hommes épars, élus quand on ne parlait en rien de cette affaire, chercher à nous lier à une telle politique. Puis le peuple devrait être consulté et j'ai confiance que, de ce comté s'élèvera une voix qui parviendra jusqu'à Ottawa pour demander qu'on en appelle au sentiment de tous les électeurs.

M. le professeur Marshall, de l'université Queen's, s'oppose à la construction d'une marine de guerre et prétend qu'un vote plébiscitaire condamnerait la politique navale.

J'ai accompli mon devoir en demandant un plébiscite qui ne peut pas tuer un gouvernement pour en faire surgir un autre. Si le Gouvernement et le Parlement mettent en danger ou violent notre autonomie, si nous sommes jetés dans le gouffre du militarisme et de l'impérialisme, je ne serai pas responsable de la violation et de la spoliation des droits conquis au prix du sang de nos pères.

Si cette législation malheureuse est inscrite dans nos statuts, " il sera créé, par l'article 40, un collège de marine du Canada, institution destinée à donner une instruction complète dans toutes les branches de la science et de la tactique navale.

Je demande au Gouvernement de ne pas oublier d'accorder à la langue française la juste et large place qui lui convient dans l'enseignement et dans les examens.

M. TALBOT: Ai-je bien compris mon honorable ami quand il dit que lorsque ce collège d'instruction navale sera créé, son désir est de voir la langue française et la race canadienne-française représentées ? Pourtant, d'après son discours, il est contre la création d'une marine navale.

M. PAQUET: Je dirai ceci à l'honorable député de Bellechasse: Si cette législation malheureuse est inscrite dans nos statuts, comme je viens de le dire, si la politique malheureuse du Gouvernement triomphe et si ce collège est ouvert, je lui demande de ne pas oublier d'accorder à la langue française la juste et large place qui lui convient.

M. TURCOTTE : On est d'accord là-dessus.

M. PAQUET: L'Angleterre avait adopté à l'égard du Canada une politique sage et conforme à nos aspirations. La participation des colonies aux guerres de l'empire produira peut-être des frictions qui favoriseront la rupture du lien colonial. Les sommes énormes qui seront dépensées pour aider l'Angleterre pèseront comme un immense fardeau sur les épaules du peuple canadien. Ceux qui se proclament aujourd'hui les amis de l'Angleterre montrent peut-être à son égard un amour aveugle. Aux yeux d'hommes distingués, la véritable patrie n'est pas le sol que nous foulons et la terre que nous cultivons: la patrie existerait là-bas, au delà des mers. On veut créer un sentiment impérial au lieu de grandir, de nourrir de notre patriotisme et de notre affection un sentiment national, un sentiment vraiment canadien. Je ne peux pas suivre ces hommes distingués dans l'orientation de leur politique. Ils aiment passionnément l'Angleterre. Je respecte le drapeau britannique, mais j'aime passionnément mon pays. Canadiens-français, cédés à l'Angleterre il y a 150 ans, notre mère, notre patrie, c'est le Canada. Nous voulons le voir vivre, le voir prospérer, le voir grandir. Et pour mériter cette destinée heureuse, nous voulons accomplir des œuvres de vie et non des œuvres de mort.

M. LACHANCE (Québec-contre) propose le renvoi de la discussion à une prochaine séance.

L'hon. M. FIELDING: Je propose que la séance soit levée.

M. LENNOX: Quels seront les objets de nos délibérations pour demain.

L'hon. M. FIELDING: La Chambre se formera en comité des subsides et le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) poursuivra l'étude de son budget.

M. LENNOX: Demain, avant que la Chambre se déclare en comité des subsides, je me propose d'appeler l'attention sur quelques faits se rattachant à l'inondation des terres dans le voisinage du barrage à Hastings et sur certains paiements faits à quelques particuliers du township d'Asphodel. Il sera question de l'expert et de l'avocat mentionnés dans la réponse à la question qui figure, page 3827 de l'édition non revisée des débats.

L'hon. M. FIELDING: Cette question se rattache-t-elle au ministère des Chemins de fer et des Canaux?

M. LENNOX: Oui.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à onze heures et trente-cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 4 mars 1910.

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

DEPOT D'UNE RESOLUTION TENDANT A MODIFIER LA LOI DES PECHERIES.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) propose que la Chambre se forme en comité général, mardi prochain, pour examiner un projet de résolution ainsi conçu:

Il y a lieu de modifier la loi des pêcheries, chapitre 45 des Statuts refondus 1906, en ce qui concerne les objets suivants:

a) Définir la dimension étalon du baril contenant des huîtres destinées à la vente, à l'échange ou au trafic;

b) Prohiber, à moins d'un permis du ministre de la Marine et des Pêcheries, la prise, l'achat, la vente, la possession ou l'exportation de poisson pour les fins de transformation en engrais, en guano ou en matière fertilisante, ou de manufacture ou extraction d'huile ou d'engrais ou d'autres principes fertilisants; et

c) Pourvoir à la mise en vigueur, par proclamation, des règlements préparés par la commission internationale des pêcheries entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, maintenant devant la Chambre, et autoriser l'émission de règlements pour leur donner effet, et fixer des pénalités touchant leur transgression.

(La motion est adoptée.)

NOMINATION D'UN AGENT COMMERCIAL DU CANADA A WASHINGTON.

M. LEWIS: J'ai une question à faire au Gouvernement. Je relève dans le "Daily Star" de Toronto un article portant en titre:

> Une dépêche adressée au Canada par les Etats-Unis est égarée pendant dix jours. A Washington, les experts en matière tarifaire avaient des coffres pleins de dépêches attendant d'Ottawa une réponse qui n'est jamais venue. On blâme l'ambassadeur anglais qui a transmis la dépêche. Le besoin d'un attaché canadien se fait sentir.

Un autre journal publie ce qui suit au sujet de cette dépêche:

> Comme quoi on a besoin d'un attaché.
>
> Le "Star", de Toronto reçoit de son correspondant à Washington une dépêche qui fait quelque lumière sur la difficulté qui, il y a dix jours, compliquait si inopinément la question des relations de commerce entre les deux pays. Il semble que les Américains, quand ils se mirent à remanier leur tarif, aient adressé aux représentants de tous les pays que la question pouvait intéresser un état indiquant ce qu'ils allaient faire. Le Canada, naturellement, ne pouvait être prévenu de leurs intentions que par l'entremise de l'ambassadeur d'Angleterre. Après avoir attendu quelque temps une réponse qui ne vint pas, les Américains, avec cette courtoisie qui caractérise les hommes rompus aux affaires et leur fait tenir compte d'accidents inexplicables, allèrent de nouveau aux informations. On constata alors qu'en l'absence de M. Bryce aux Indes occidentales, l'ambassade anglaise avait dû se borner à écrire au ministères des Affaires étrangères pour savoir s'il fallait attendre les quatre traversées de l'Atlantique que nécessiteraient la lettre et la réponse, ou s'il ne valait pas mieux laisser les Canadiens régler eux-mêmes la question. Par bonheur, le ministère des Affaires étrangères eut le bon esprit de s'en remettre aux Canadiens du soin de s'arranger avec les Etats-Unis; cette réponse arriva vers le moment où les Américains allaient aux informations pour la seconde fois. Le Canada fut alors prévenu, mais chacun craignait de prendre l'initiative dans les circonstances; en effet, à en croire les journaux, Washington devait, paraît-il donner une bonne leçon au Canada, et M. Fielding, de son côté, était monté sur ses grands chevaux et ne daignait même plus tenir compte de l'existence de nos puissants voisins. A force de bonne humeur et de sens commun, on a fini par arranger les choses.
>
> Mais si sir Wilfrid Laurier devait prononcer cette semaine son discours de la veille de Noël, il n'affirmerait pas avec autant de cer-

titude, eu égard à la diligence dont l'ambassade anglaise fait preuve, que le Canada n'a aucunement besoin d'un représentant à Washington. Peu importe le titre de ce représentant, peu importe la place qu'il occuperait à table. Si nous avions eu à Washington un agent suffisamment éclairé, pareil incident ne se serait jamais produit. Il semble, dans le cas actuel, que c'est uniquement à la politesse de certains hauts fonctionnairees démocrates des Etats-Unis que nous devons de n'être pas assujétis au tarif maximum. Comme moyen de communication entre Washington et Ottawa, la double traversée de l'océan constitue une relique fort intéressante; mais c'est un moyen très peu pratique dont, dans l'intérêt de l'économie, on devrait cesser d'user.

Je relève dans un journal de date plus ancienne un autre article sur l'agence du Canada en Belgique et sur les agences canadiennes en Australie et ailleurs. Je veux demander au Gouvernement s'il ne serait pas temps que le Canada eût un représentant à Washington, chez la nation commerçante la plus rapprochée de nous.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): En réponse à l'honorable député, je dois dire que s'il y a lieu d'étudier la question de savoir si nous devrions avoir un agent à Washington, ce n'est assurément pas pour les raisons énoncées dans ces extraits-là.

EXPLICATIONS SUR UN FAIT PERSONNEL.

L'hon. MACKENZIE KING (ministre du Chambre le 10 février, et si mes honorables collègue de la Milice (sir Frederick Borden) je prie la Chambre de me permettre de donner une explication en son nom, vu que la maladie l'empêche de se trouver ici cet après-midi. Le 2 courant, l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Crothers) disait:

Notre ministre de la Guerre (sir Frederick Borden) a prononcé un discours devant cette Chambre le 10 février, si si mes honorables collègues veulent le parcourir, ils verront que l'honorable ministre a déclaré que la résolution présentée par le premier ministre au mois de mars dernier était celle qui avait été finalement adoptée par cette Chambre, et il l'a fait insérer dans le hansard telle qu'elle a été lue la première fois par le premier ministre. Laissez-moi vous la lire:

Après avoir cité la première partie de la résolution déposée par le premier ministre, l'honorable député ajoutait:

On se rappellera que c'est le paragraphe contenu dans la résolution proposée par le premier ministre, le paragraphe que le ministre de la Milice nous a dit avoir été définitivement adopté. Mais ce n'est pas le cas.

C'est à propos de ce passage que sir Frederick Borden m'adresse la lettre suivante:

Mon cher Mackenzie King,—Je vous remercie de la bonne lettre par quoi vous me signalez l'allusion que M. Crothers a faite à mon discours. Comptant pouvoir aujourd'hui même m'expliquer là-dessus devant la Chambre, j'avais prévenu M. Crothers en conséquence. Malheureusement, après avoir tenté de sortir, le lumbago m'a repris et je me vois encore forcé de rester immobile.

Comme je désire vivement faire corriger mon discours, j'ai pensé que vous pourriez soulever aujourd'hui la question pour moi, afin qu'ordre soit donné au personnel des "Débats" de substituer la résolution dont j'ai donné lecture à celle que l'on a insérée par mégarde.

Le texte même de mon discours fait voir que j'ai cité la résolution que la Chambre a fini par agréer.

Le fait est que j'avais collé des feuillets de papier à lettre, comme sur les doubles que je vous inclus sous ce pli, l'ordre du jour voté le 29 mars 1909, et l'amendement proposé par M. Borden relativement à la motion tendant à la deuxième lecture du bill concernant le service de la marine (3 février 1910). A six heures, je les ai remis au messager des sténographes, lui disant qu'il n'était pas nécessaire de me les rendre. On ne s'en est pas servi quand il s'est agi de transcrire les notes des sténographes, et c'est par mégarde que l'on a découpé dans les "Débats" du 29 mars 1909, la résolution par laquelle le premier ministre termine son discours, quand il fallait prendre celle qui se trouve à la fin du débat de ce jour-là.

Je me rappelle fort bien avoir donné lecture de la résolution où j'avais souligné le mot "rapide" dans le but d'y appuyer tout spécialement.

J'ai corrigé les épreuves moi-même, mais en me bornant au seul texte de mon discours. Je ne me suis donc pas occupé des citations. Je me rappelle avoir fait observer, quand je reportai les épreuves au bureau des sténographes, que je n'avais pas relu les extraits, etc., etc.; on me dit que cela n'était pas nécessaire, vu qu'on s'occupait tout particulièrement de les relire en les comparant au texte original.

Bien à vous,

F. W. BORDEN.

La lettre suivante, que le chef des sténographes a écrite à sir Frederick Borden, en dit suffisamment par elle-même:

Sir Frederick, — En réponse à votre demande relative à la résolution que vous disiez, le 10 février dernier, avoir été votée à l'unanimité par la Chambre le 29 mars 1909, et à laquelle M. Crothers faisait allusion le 2 courant, je dois dire que j'ai constaté, informations prises, que par suite d'une erreur de copiste survenue en ce bureau, on a inséré dans votre discours la résolution déposée en premier lieu par sir Wilfrid Laurier à la place de celle qui fut ensuite votée par la Chambre, et qui est celle que vous avez citée.

Cette fâcheuse substitution du texte d'une résolution à celui d'une autre semble avoir passé inaperçue quand il s'est agi de reviser le compte rendu, et c'est ainsi qu'elle se retrouve dans l'édition revisée des débats.

Tout en regrettant cette erreur, je dois dire qu'en pareille matière nulle responsabilité n'incombe au chef des sténographes.

J'ai l'honneur d'être,

Votre respectueusement dévoué,

ALBERT HORTON,

Chef des sténographes officiels.

A sir Frederick Borden, G.C.M.G.,
Ministre de la Milice et de la Défense.

Au nom de mon honorable collègue, je demande qu'ordre soit donné au personnel des "Débats" de faire la restification nécessaire dans le compte rendu du discours du ministre de la Milice.

M. CROTHERS: L'explication que l'honorable ministre du Travail vient de donner au nom de son collègue de la Milice (sir Frederick Borden) ne visant aucune de mes observations de l'autre soir, elle ne demande pas de réponse de ma part. Mes observations n'étaient pas seulement fondées sur les dires du ministre de la Milice, mais aussi sur certaine déclaration du ministre de la Justice (M. Aylesworth), rapportée dans le "Globe", de Toronto et portant qu'en appuyant la résolution de mars dernier, la gauche s'était prononcée contre la contribution, en toute circonstance, à l'établissement ou au maintien de la marine impériale, ce qui me fit penser que le ministre de la Justice donnait dans la même méprise que le ministre de la Milice.

Quoi qu'il en soit, je me bornerai à dire que je regrette profondément l'absence du ministre de la Milice et à exprimer l'espoir qu'il ne tardera pas à se rétablir complètement et à vaquer de nouveau à ses devoirs en cette Chambre.

LES CORRESPONDANTS PARLEMENTAIRES.

M. LEWIS: Je relève le passage suivant dans l'"Albertan", journal important de Calgary:

On peut se demander si les députés gagnent réellement l'indemnité qui leur est servie pour suivre les sessions du parlement fédéral, mais il est incontestable que les correspondants parlementaires...

M. l'ORATEUR: L'honorable député désire-t-il faire une question? Il est d'usage, à cette étape de la procédure, de ne soulever que des questions relatives aux travaux de la Chambre ou revêtant un caractère d'urgence. Les autres questions se posent après avis donné conformément aux règles de la Chambre. Celle-ci pourra se soulever lorsque la Chambre sera invitée à se former en comité des subsides, mais il n'a pas encore été fait de motion à cet effet.

M. LEWIS: Nul ne tenant plus que moi, monsieur l'Orateur, au respect de votre autorité et de la dignité de la Chambre, je m'incline devant votre décision.

M. KING.

LA SURTAXE ALLEMANDE.

M. R. L. BORDEN: A-t-on signalé à l'attention du ministre des Finances (M. Fielding) l'erreur assez singulière que contient le dernier dossier que l'on a déposé relativement à nos relations de commerce avec l'Allemagne? Le ministre observera qu'il est dit, dans l'état par lui déposé, que le kilo équivaut à 220.4 livres.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): C'est une erreur typographique; on ne me l'a pas signalée, mais je veillerai à ce qu'on la corrige. Elle réside dans la ponctuation.

M. R. L. BORDEN: C'est plutôt dans l'omission du mot "cent". On devrait lire: cent kilos.

L'hon. M. FIELDING: Je la ferai corriger.

LE TARIF DES ETATS-UNIS.

M. OWEN: J'apprends par les journaux que des représentants du gouvernement américain doivent conférer avec notre Gouvernement sur la question du tarif. Le Canada a établi une convention avec la France, et à la faveur d'un récent arrangement avec l'Allemagne, il a complètement aboli la surtaxe qu'il prélevait sur les produits allemands, tandis que l'Allemagne n'a fait que réduire celle qu'elle prélève sur les produits canadiens. Sommes-nous déchus de quelque manière de notre droit au tarif minimum des Etats-Unis?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): La question est trop vaste. Je considère que nous n'avons pas perdu ce droit, mais c'est matière d'opinion. Mon honorable ami se trompe quand il dit que nous avons complètement aboli la surtaxe tandis que l'Allemagne ne l'a réduite que de moitié. L'Allemagne n'avait pas de surtaxe à abolir.

SUBSIDES—LES CORRESPONDANTS PARLEMENTAIRES.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose à la Chambre de siéger en comité des subsides.

M. LEWIS: Je relève le passage suivant dans un journal important de l'Ouest, l'"Albertan", qui se publie à Calgary:

On peut se demander si les députés gagnent réellement l'indemnité qui leur est servie pour suivre les sessions du parlement fédéral, mais il est incontestable que les correspondants parlementaires devraient être beaucoup mieux rémunérés qu'ils ne le sont... Est digne d'un meilleur sort le jeune homme qui pousse la témérité jusqu'à mettre sa vie et sa raison en danger en passant des jours et des nuits à prêter l'oreille à la discussion sur la marine de guerre, en s'efforçant de dégager la substance de tout ce fatras. Il se peut

qu'il soit bien rémunéré, mais il est certain aussi qu'il ne l'est pas suffisamment... L'" Albertan " le répète donc, quelle que soit la rémunération accordée aux journalistes obligés de suivre attentivement pendant des jours et des semaines un débat de cette nature, elle est insuffisante. Quiconque risque sa santé et sa raison à faire un tel métier mérite que l'Etat l'indemnise de quelque manière.

Monsieur l'Orateur, on dit bien des vérités en riant. Je me suis donné la peine d'étudier ce cas, et en me reportant à la "Sells' World Press" pour 1909, je constate qu'il se publie au Canada 892 journaux qui se répartissent comme suit entre les diverses provinces:

	Journaux.
Ontario	525
Québec	117
Nouveau-Brunswick	39
Nouvelle-Ecosse	62
Ile du Prince-Edouard	12
Manitoba	79
Territoires du Nord-Ouest	25
Colombie-Anglaise	33
Total	892

Il y a à la tribune des journalistes quarante correspondants qui représentent vraisemblablement quatre-vingts journaux. Or, le Canada a-t-il intérêt à ce que nos délibérations soient portées à la connaissance du public. Les exemplaires que l'on fait distribuer de l'édition non revisée des "Débats" ne parviennent à destination que huit ou dix jours après que les discours sont prononcés, tandis que les comptes rendus fournis par les correspondants parlementaires sont transmis par la voie télégraphique. Si nous avons quelque chose à porter à la connaissance de la population, je prétends que ce sont les journaux et le pays en général qui doivent solder les dépenses à faire pour cela.

Déjà, pour obtenir des renseignements d'Angleterre, nous accordons une certaine somme à l'éditeur d'un journal de Londres; la ville de Toronto consacre chaque année la somme de $4,000 à son service de publicité. Je demande qu'on en fasse autant ici. On dira peut-être qu'il s'agit d'une innovation, qu'aucun parlement n'a jamais pris de mesure semblable; qu'avons-nous besoin d'attendre qu'un autre parlement nous donne l'exemple? S'il existe quelque moyen de faire servir une certaine somme à la transmission par le télégraphe des nouvelles que nous aimons à faire publier, je dis que le Gouvernement devrait en user.

LE CANAL DE LA TRENT—DEGATS CAUSES PAR L'INONDATION.

M. LENNOX: Hier soir, au moment où la Chambre allait lever sa séance, j'ai fait part de mon intention d'amener sur le tapis la question de certains paiements relatifs à de prétendus dégâts causés en certaines parties du comté de Peterborough par la crue des eaux de la vallé de la Trent. Mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding) vient de me dire que le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) étant absent de la ville, il me saurait gré de ne pas aborder maintenant cette question. Considérant que je dois accéder à ce désir, je m'abstiendrai donc de discuter aujourd'hui ce sujet.

LE PORT D'HALIFAX—LES PECHEURS ET LE TIR DES BOUCHES A FEU.

M. R. L. BORDEN: Je désire appeler l'attention du premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et du ministre de la Milice (sir Frederick Borden) sur une résolution que m'a fait parvenir le conseil du comté d'Halifax, où l'on signale le préjudice et le danger qui résultent pour les pêcheurs des environs du port d'Halifax—c'est-à-dire de l'entrée du port—du tir des bouches à feu, et où l'on demande que le tir ait lieu, si c'était possible, entre le 30 novembre et le 15 juin, et non aux époques où on s'y est livré jusqu'ici. Le texte de cette résolution —je m'abstiendrai d'en donner lecture— semble indiquer que cet exercice n'incommode pas seulement les pêcheurs, mais qu'il leur cause aussi un grave préjudice. Si, comme on le pense, le tir pouvait se pratiquer avec autant d'efficacité pendant la saison indiquée, je conseillerais fortement au Gouvernement de faire droit à cette demande.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Si mon honorable ami (M. Borden) avait la bonté de me faire tenir cette résolution, je la signalerais à l'attention de mon collègue.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.)

Travaux publics, imputable sur le revenu, ports et rivières de la Colombie-Anglaise, quai de Lockport, îles de la Reine-Charlotte, $2,000.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): La plupart des membres du comité savent que les îles de la Reine-Charlotte forment un groupe de l'océan Pacifique, à l'embouchure de la Skeena. On dit que le minerai y abonde et qu'elles sont recouvertes de riches forêts. A l'endroit dont il s'agit ici, le développement est assez considérable, et le besoin d'un quai s'y fait vivement sentir. La somme demandée suffira à terminer les travaux.

M. COWAN: Quel trafic entrevoit-on pour ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'il s'exploite des mines de quartz en cet endroit.

M. COWAN: A-t-on pris des mesures pour se rendre compte du nombre d'immigrants

qui entrent en Colombie-Anglaise par ces quais sans passer par le port d'entrée?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai aucun renseignement là-dessus.

Quai de Massett, îles de la Reine-Charlotte, $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY: On dit qu'il se trouve dans le voisinage de Massett une assez importante région agricole et forestière, et que cet endroit ne tardera pas à prendre une importance considérable. Le quai est jugé très nécessaire, paraît-il, et l'on compte que cette somme de $3,000 nous permettra de terminer les travaux.

Décharge du lac Nitinat, enlèvement d'obstacles (à voter de nouveau, montant périmé), $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à faire disparaître deux gros récifs qui se trouvent à la décharge du lac Nitinat. A marée basse, l'un de ces récifs sort de l'eau et l'autre vient presque à la surface. Comme ils rendent la navigation dangereuse, on considère qu'il y a vraiment lieu de les faire disparaître. On n'y peut arriver que par le pétardement, et l'on estime que ce travail coûtera $5,000. Du gros récif, il va falloir sauter 10,000 pieds cubes de roche, et 4,500 pieds du petit, soit un total de 54 verges. A raison d'à peu près $10 la verge cube, on estime que les travaux reviendront à la somme que nous demandons ici.

M. BARNARD: Ce crédit s'est-il trouvé entièrement périmé l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BARNARD: Pourquoi n'a-t-on pas exécuté ces travaux l'année dernière.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas à la dernière session, mais à la précédente que le crédit avait été voté. Nous ne nous en sommes pas prévalus pensant qu'il s'agissait d'une de ces entreprises qu'il convenait, eu égard à la situation financière, de remettre à plus tard; nous l'avons réinscrit au budget comme nous avons fait de nombre d'autres crédits destinés à des améliorations d'ordre public jugées nécessaires.

Quai de Nootka, côte occidentale de l'île Vancouver, $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à la construction d'un petit quai à Nootka, où il existe une grande carrière de marbre et des installations considérables pour la fabrication du marbre. Le quai, dont le besoin se fait sentir, servira à cettte industrie et au trafic en général.

Ile Porcher, à l'embouchure de la Skeena, quai, $2,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est censé devoir suffire à la construction d'un quai à l'embouchure de la Skeena. L'île Porcher comprend une cinquantaine de fermes, et on a besoin de ce quai pour permettre aux cultivateurs de recevoir les approvisionnements de toute sorte et expédier leurs produits.

Queen-Charlotte-City, quai, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette ville est située sur l'une des îles de la Reine-Charlotte. On estime que ce crédit suffira à la construction du quai. Queen-Charlotte-City se trouve située tout près d'importantes mines de houille et de cuivre, et à proximité de vastes forêts. On y emploie déjà une centaine d'hommes, et l'on m'informe qu'il s'y fait de grands travaux.

M. COWAN: Je crois à la nécessité de doter de ces quais les îles de la Reine-Charlotte, mais je tiens à rappeler au Gouvernement qu'en les construisant on facilite réellement l'entrée des immigrants en Colombie-Anglaise, conformément et contrairement aux prescriptions de la loi de l'immigration et de la loi concernant l'immigration chinoise. Cette question, je le sais, ne se rattache guère au crédit à l'étude, mais je tenais à signaler le fait à l'attention du Gouvernement.

L'hon. M. PUGSLEY: Lors même qu'il se pourrait que des immigrants entrassent dans la Colombie-Anglaise par d'autres ports que celui de Vancouver, l'honorable député ne s'opposera pas pour cela, j'imagine, à ce que l'on fasse ailleurs des améliorations d'intérêt général. Si des immigrants viennent à débarquer en d'autres endroits de la Colombie-Anglaise, il devra naturellement s'y trouver les fonctionnaires pour les examiner et les renvoyer s'ils ne les jugent pas dignes d'être admis en notre pays. Il ne conviendrait pas de retarder le développement d'autres parties de la Colombie-Anglaise pour la seule raison qu'il pourrait devenir nécessaire de prendre de nouvelles mesures pour empêcher l'immigration de gens peu recommandables.

M. COWAN: Loin de m'opposer à ces crédits, je crois qu'ils ont toute raison d'être; mais je considère qu'en ordonnant la construction de ces quais, on devrait prendre des mesures pour empêcher que ces lois soient violées en laissant pénétrer dans la Colombie-Anglaise des immigrants qui ne se conforment pas à ces mêmes lois.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): Mon honorable ami devrait expliquer en quoi on viole la loi. Il semble dire qu'il s'oppose à la construction d'un quai sur les îles de la Reine-Charlotte parce qu'on pourrait contrevenir à la loi de l'immigration. J'aimerais lui entendre dire ce qui le porte à croire que la construction d'un quai sur un point quelconque de la Colombie-Anglaise pourrait favoriser la violation d'une loi.

M. COWAN: A deux reprises différentes j'ai cherché en vain à me faire comprendre

du ministre du Revenu de l'intérieur. Je l'ai déjà dit, je ne m'oppose pas à ces crédits, mais je répète que la construction de quais sur les îles de la Reine-Charlotte nécessite des mesures pour interdire l'entrée de la Colombie-Anglaise aux immigrants qui ne se sont pas conformés aux prescriptions des lois relatives à l'immigration.

L'hon. MACKENZIE KING (ministre du Travail): L'honorable député veut-il dire que ces lois n'ont pas été observées?

M. COWAN : C'est précisément ce que je veux dire.

L'hon. M. KING : Mon honorable ami peut-il citer un exemple?

M. COWAN: Les îles de la Reine-Charlotte en fournissent une infinité.

L'hon. M. KING : Citez-en un.

M. COWAN : Je ne saurais donner les noms des Japonais qui y sont débarqués.

L'hon. M. PUGSLEY : Comment débarquent-ils dans ces îles? Traversent-ils le Pacifique à la nage?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je ne saurais laisser passer, sans la contredire, cette assertion absolument inexacte et dénuée de tout fondement que des Japonais pénètrent dans la Colombie-Anglaise en débarquant sur les îles de la Reine-Charlotte. Il n'y a sur ces îles pas un seul Japonais qui n'ait d'abord passé par Vancouver ou Victoria. A venir jusqu'à tout récemment, il est vrai, une compagnie japonaise exploitait à la baie Ikeda une mine qui fournissait de l'emploi à une cinquantaine ou une centaine de Japonais. Cette mine, la compagnie l'a vendue, paraît-il, et on me dit qu'à l'heure actuelle il reste bien peu de Japonais dans les îles de la Reine-Charlotte. Jamais aucun navire, grand ou petit, venant du large de l'océan Pacifique ne débarque de passagers sur ces îles où, jusqu'à ces deux ou trois années dernières, il ne se faisait presque rien, la population y étant très peu nombreuse. Aujourd'hui, le progrès y a pénétré et il s'y établit des groupes de population; c'est pour pourvoir aux besoins des gens que nous construisons ces quais. Dès que ces endroits divers auront acquis assez d'importance pour qu'il y ait lieu d'y établir un port d'arrivée, le ministre des Douanes s'occupera de la chose.

Je trouve vraiment ridicule de prétendre que nous favorisons la violation des règlements de la douane et des lois relatives à l'immigration lorsque nous tentons de pourvoir aux besoin de Queen-Charlotte-City par la construction d'un quai. Cela est injuste autant qu'inexact. Je regrette de voir mon honorable ami de Vancouver s'employer à susciter des embarras quand nous voulons faire sur les îles de la Reine-Charlotte une dépense raisonnable et modérée.

M. BURRELL: Le ministre veut-il donner à entendre que les Japonais ne possèdent plus de mines dans ces îles?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je suis informé que les mines d'Ikeda ont été vendues à une autre compagnie.

M. COWAN: Je rappellerai que vendredi soir le ministre du Revenu de l'intérieur s'est permis d'affirmer que la Colombie-Anglaise n'a jamais demandé de travaux publics qui ne lui aient été accordés, et qu'il était vraiment absurde de notre part de soutenir le contraire. Saisissant la balle au bond, mon honorable collègue de New-Westminster (M. Taylor) signale de nombreuses demandes, venues de différentes parties de la province, auxquelles il n'a pas été fait droit et dont le ministre n'avait même pas entendu parler. Et c'est le même ministre qui vient nous dire que jamais navire faisant la traversée du Pacifique n'a débarqué de passagers dans les ports des îles de la la Reine-Charlotte. J'aurai le plaisir de lui donner des preuves sur ce point et de lui mettre les faits sous les yeux. Mais je regrette de ne pouvoir faire quelque lumière en son esprit.

Je ne m'oppose pas à ces crédits, les jugeant raisonnables; mais je considère que le Gouvernement devrait prendre sans tarder des mesures pour faire de certains de ces ports des ports d'arrivée ou des ports secondaires, afin de prévenir les contraventions.

Rivière Spallumcheen, réparations et ouvrages de protection de la berge, $1,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est destinée à l'amélioration, devenue nécessaire, d'ouvrages de protection exécutés sous le régime de nos prédécesseurs, il y a déjà un bon nombre d'années. Ces réparations sont nécessitées par les dégâts causés par les tempêtes.

M. GOODEVE: Je prendrai occasion de ce crédit pour rappeler au ministre des Travaux publics (M. Pugsley) la demande que j'ai faite à l'égard de la mise en bon état des rives de la Columbia. Le ministre n'a pas oublié—le fait étant venu à sa connaissance—que le Gouvernement a déjà soldé la moitié du coût de la mise en bon état des rives de ce fleuve, que les eaux détériorent. Il a déclaré dans le temps que le Gouvernement, contrairement à ce qu'il avait fait jusque-là, ne s'occupait plus des travaux de cette nature, considérant que c'est à la province de s'en charger.

Loin de m'opposer à ce crédit, je suis bien aise de le voir inscrit au budget; mais j'aurais aimé qu'on y inscrivît une somme destinée à d'autres améliorations que je me permettrai de signaler à l'attention du ministre. Je profite de la mise à l'étude de cet article du budget de la Colombie-Anglaise parce que c'est la seule occasion qui

me reste d'appeler l'attention du ministre et du Gouvernement sur les demandes que nous avons faites relativement à certains quais et travaux de dragage sur la Kootenay et la Columbia. J'ai par devers moi trois pétitions de la fédération des chambres de commerce du sud de la Colombie-Anglaise, qui méritent de fixer l'attention du Gouvernement. Des lettres que j'ai reçues m'apprennent que chacune de ces pétitions a été adressée au ministre. L'une d'elles a trait au dragage du lac Arrow, à Burton-City. Je me suis déjà donné un mal infini pour pénétrer le ministre de la nécessité de cette amélioration projetée. Il s'agit là d'une population d'horticulteurs qui manque de moyens de transport. La nature du lit du lac fait que les eaux charrient des bancs de sable et de gravier; de sorte qu'en hiver, à l'époque des basses eaux, les navires ne peuvent pénétrer dans le lac, le transport doit s'effectuer par voie de Nakusp, du lac Slocan et de Slocan-City, et nombre de ranchers se trouvent sans moyen de communication avec l'extérieur. C'est ainsi qu'il leur arrive de ne recevoir leur courrier qu'une fois par semaine. Le ministre aurait pu remédier à cette situation dans une large mesure en inscrivant au budget un modeste crédit destiné à des travaux de dragage en cet endroit-là.

Je veux encore lui signaler la nécessité de faire certains travaux de dragage sur le lac Kootenay, qui se trouve à peu près dans le même cas que le lac Arrow, et d'y faire placer des bouées.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela regarde le ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. GOODEVE: Je sais, aussi attendrai-je, pour aborder ce sujet, que le budget de la Marine et des Pêcheries soit mis à l'étude. Pour ce qui est de ce dragage, cependant, je me suis efforcé d'en faire voir la nécessité au ministre. J'ai dit à ce dernier quels sont les colons qui viennent s'établir en cet endroit-là; je lui ai dit que nous ne demandons pas de travaux gigantesques ni coûteux, mais simplement des quais susceptibles de mettre les colons en mesure de recevoir les marchandises dont ils ont besoin et d'expédier leurs fruits. Cela me paraît fort raisonnable; c'est pourquoi j'ai demandé l'inscription au budget de crédits variant entre $1,500 et $3,000, destinés à la construction des quais indispensables aux colons de la région.

La compagnie du Pacifique-Canadien est à faire ériger un vaste hôtel d'été sur les bords du lac Kootenay, et l'accroissement du trafic l'a décidée à mettre en service un plus grand nombre de bateaux. Mais cela laisse le ministre indifférent.

En suivant l'étude du budget des Provinces maritimes, j'ai constaté avec étonnement qu'on fait des largesses en faveur d'endroits beaucoup moins importants et moins populeux. Sur les instances du ministre, on a voté pour certain village un crédit de $15,000 que l'on a fait servir en partie à des travaux exécutés en régie, en octobre et novembre 1908, sur une partie de la rue principale de ce village dont la population est, dit-on, de 600 ou 700 habitants. On a recouvert la rue principale d'une couche de sable de six pouces d'épaisseur, construit des ponceaux, etc. Tandis qu'on fait des dépenses de cette nature, il nous est impossible d'obtenir les améliorations dont le besoin se fait si vivement sentir dans une région nouvelle où viennent s'établir des colons de premier choix. Le Gouvernement devrait s'occuper de cette question et tenir compte des besoins impérieux d'une région nouvelle comme celle-là.

Il ne faut pas oublier non plus que la Colombie-Anglaise fournit sa large part du revenu de l'Etat. Ce point, que je m'abstiendrai d'aborder aujourd'hui, mes honorables collègues de Vancouver (M. Cowan) et de New-Westminster (M. Taylor) l'établissaient clairement ces jours derniers. Tous les ministres le savent, notre province, eu égard au chiffre de sa population, contribue plus que toute autre au revenu du Dominion; il est donc juste qu'on nous accorde quelque équivalent sous forme de travaux comme ceux que je viens de signaler à l'attention du ministre.

Depuis cinq ans que j'occupe un siège à la Chambre, j'ai eu avec le ministre plusieurs entretiens au cours desquels je me suis appliqué à lui exposer tous les détails. J'ai fait appel à son jugement et à son sentiment de la justice. Sans qu'il m'ait fait de promesse formelle, j'avais pensé qu'il mettrait cette question à l'étude; et bien que, en une couple de circonstances notamment, je n'aie pas parfaitement compris son attitude, je croyais qu'il inscrirait au budget des crédits destinés aux quais que nous demandons. Je constate avec regret qu'il n'en a rien fait.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami vient de parler de l'amélioration de la Columbia; qu'il se reporte aux crédits déjà votés, il y trouvera une somme de $14,500 consacrée à l'amélioration de ce cours d'eau. Quant aux quais dont il a parlé, nous nous en occupons; et pour ce qui est du dragage du lac Kootenay, c'est une question qui m'a déjà été signalée par d'autres que l'honorable député, notamment par mon honorable collègue du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) et la compagnie du Pacifique-Canadien.

Je dois faire savoir à mon honorable ami que j'étudie en ce moment la question de construire un dragueur pour le lac Kootenay, où nous n'en avons pas à l'heure qu'il est. Nous n'avons pu y faire de travaux de dragage, et il ne nous sera possible d'y en

faire exécuter que lorsque nous aurons pu construire un dragueur.

Je me bornerai à dire à la Chambre qu'il ne fait pas de bien à sa cause en se plaignant que la Colombie-Anglaise est injustement traitée. S'il croit qu'il y a dans sa province des entreprises dignes d'attention, qu'il place la question sur ce terrain et qu'il n'allègue pas que le département des Travaux publics commet des passe-droits envers sa province. Je lui affirme qu'il fait complètement erreur à cet égard. Rien ne justifie cette assertion et, en la répétant avec persistance, l'honorable député, il me semble, fait plus de tort que de bien à sa cause.

Qu'il prenne le budget principal et il s'apercevra que nous avons destiné $259,259 à des travaux publics en Colombie-Anglaise Il dit, par exemple, que la Nouvelle-Ecosse est plus favorisée que la Colombie-Anglaise. En parcourant la liste des crédits destinés à des édifices publics, il constatera que le budget principal ne consacre que $105,000 aux édifices publics de la Nouvelle-Ecosse. Cent cinq mille dollars pour les édifices publics de la Nouvelle Ecosse comparativement à $259,259 pour les édifices publics de la Colombie-Anglaise—plus du double dans le dernier cas, quoique nous ayons à peine mis la dernière main à un édifice public de Vancouver qui est l'un des plus beaux de tout le Canada, et quoique nous ayons récemment érigé un grand nombre d'édifices publics dans d'autres parties de la Colombie-Anglaise.

Je ne dis pas que nous faisons trop pour la Colombie-Anglaise, ni que nous sommes généreux envers cette province. Je déclare seulement que nous la traitons avec justice et équité comme nous nous efforçons de traiter toutes les autres provinces du Canada. Partout où il y a une entreprise publique digne d'approbation, nous tâchons de pourvoir aux besoins du public aussi équitablement et aussi promptement que possible, mais nous ne pouvons pas tout faire à la fois. Il y a sans doute dans la Colombie-Anglaise, comme dans toutes les provinces du Canada, plusieurs travaux publics dont il faut s'occuper en temps et lieu, mais nous ne pouvons pas les exécuter tous à la fois parce que nous devons tenir compte du revenu public et des exigences qu'il est appelé à combler.

Je ferai aussi observer à mon honorable ami que nous exécutons actuellement une grande entreprise, les travaux d'amélioration du Fraser. On a fortement insisté auprès de nous sur la nécessité d'améliorer l'entrée du port de Vancouver. Vancouver a, dans Burrard-Inlet, l'un des plus beaux ports du monde, mais l'entrée de ce port n'est pas ce qu'elle devrait être en égard aux progrès rapides du trafic. On pourrait peut-être dire avec raison qu'elle est dangereuse. Eh bien, nous avons inscrit au budget une somme, imputable sur le compte du capital, pour améliorer cette entrée, ce qui prouve que nous nous rendons compte de l'importance de Vancouver, l'un des ports nationaux. Nous nous proposons de donner à l'entrée une largeur de 1,200 pieds. Ces travaux couteront de $350,000 à $400,000, à part le dragage. Le budget pourvoit aussi à l'exécution de grandes améliorations dans le port de Victoria—à la poursuite des travaux de dragage et de pétardement des roches afin d'agrandir le port et d'en faire l'un des meilleurs ports du pays. A Nanaïmo et à plusieurs autres endroits nous opérons des améliorations.

L'honorable député s'apercevra que nous avons inscrit dans le budget $138,000 pour les quais et les ports de la Colombie-Anglaise, sans compter les crédits destinés au dragage et à ces grands travaux d'amélioration du Fraser et des ports de Vancouver et de Victoria. Par conséquent, si mon honorable ami considère les choses telles qu'elles sont, il tirera la conclusion que si nous ne sommes pas en mesure de faire actuellement autant que nous voudrions faire pour la Colombie-Anglaise, nous nous rendons compte des nombreux besoins de cette partie du Canada dont les progrès sont rapides et dont la richesse est merveilleuse. Ces besoins, nous nous efforçons d'y faire droit autant que possible.

M. GOODEVE: Le ministre n'a répondu à aucun des reproches que j'ai proférés. Je conviens avec lui que, vu les progrès rapides de la province, le Gouvernement ne fait pas de dépenses excessives dans la ville de Vancouver et les environs, dans la ville de Victoria, sur la côte ou dans les îles de la Reine-Charlotte. Je plaide la cause d'un endroit situé à 500 milles de celui dont le ministre a parlé. Il a discuté au début le montant qui sera consacré aux travaux publics de la province, mais je n'ai pas traité cette question qui n'est pas sur le tapis.

En parlant des dépenses faites dans les autres provinces, je ne m'en plaignais pas mais je faisais observer que, puisque le Gouvernement dépensait ces sommes d'argent dans d'autres provinces, il n'était que juste qu'il en dépensât dans le district que je représente. J'ai traité ce sujet lors de la discussion du budget déposé dès la première session de la présente législature et j'ai cherché un crédit dans le budget supplémentaire de l'année dernière. N'y ayant rien trouvé, j'ai ramené la question sur le tapis et le ministre a dit que des demandes avaient été faites par le ministre du Revenu de l'intérieur et d'autres habitants de la Colombie-Anglaise. Le vœu émis par les

chambres de commerce associées de l'est de la Colombie-Anglaise comporte que:

Considérant que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique projette de discontinuer le service de ses bateaux à vapeur sur le lac Lower-Arrow à cause des obstacles à la navigation créés par le gravier d'alluvion déposé près de l'embouchure du creek Caribou; et

Considérant que cette cessation du service quotidien des bateaux à vapeur rendra complet l'isolement des colons qui, avec leur famille, ont fait l'acquisition de fermes à la condition qu'ils continueraient à jouir de l'avantage d'un service quotidien de bateaux à vapeur, et que l'isolement de ce grand établissement retardera le progrès et le peuplement des grandes étendues de terre actuellement offertes en vente, et entravera une industrie légitime qui permet de devenir l'une des plus rémunératrices de l'intérieur de cette province, à savoir, la culture des fruits, etc.

Inutile d'abuser de l'indulgence de la Chambre en donnant lecture de la résolution entière. Les chambres de commerce ont insisté sur l'exécution de cette entreprise à cause de ses avantages et non pour engendrer chicane, et je répète que, eu égard au revenu que le pays retire de la Colombie-Anglaise, au progrès du district en question, au nombre des immigrants qui s'y rendent, et vu que ce sont de grands cours d'eau navigables et que l'une des plus puissantes compagnies de chemins de fer du monde y donne un service de bateaux à vapeur, le Gouvernement devrait faire quelque chose. Je me suis rendu auprès du ministre à ce sujet, ne voulant pas soulever la question devant la Chambre, et croyant qu'il désirait la régler équitablement, et je constate avec peine qu'il n'a rien fait. Je suis bien aise de l'entendre déclarer qu'il étudie la question et j'espère encore que, dans le budget supplémentaire, il pourvoira aux travaux que j'ai mentionnés, au dragage de la Columbia et aux améliorations des lacs Arrow. Afin d'en faire ressortir la nécessité, je demanderai au ministre s'il pojette de faire draguer le lac Kootenay.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous n'avons qu'un dragueur sur les lacs Arrow et, pendant la saison dernière, il a servi à exécuter les travaux nécessaires pour améliorer le chenal. Nous l'utilisons partout où il nous semble que le besoin s'en fait le plus sentir. Le budget principal pourvoit à bon nombre de travaux dans la Colombie-Anglaise et, s'il ne pourvoit pas à ceux que l'honorable député mentionne, cela ne prouve pas que nous ne nous en soyons pas occupés sérieusement ni même que notre décision n'ait pas été favorable. Naturellement, je ne puis pas apprendre à l'honorable député s'il y aura un budget supplémentaire; je ne suis pas en mesure de le faire. Même s'il devait y en avoir un, je ne pourrais pas lui dire ce que ce budget contiendra. Je dois me borner à déclarer que nous avons attentivement examiné les demandes de travaux à Burton, à Proctor et à quelques autres endroits, ainsi que le projet de draguer le lac Kootenay.

M. BURRELL: La manière dont le ministre a répondu au représentant de Kootenay ne me semble pas juste. Je ne me propose pas de discuter cette importante question de conditions plus favorables, mais je crois que le ministre ne devrait pas mettre la députation de la Colombie-Anglaise dans l'obligation de blâmer le chiffre élevé des crédits destinés à d'autres parties du pays. S'il était originaire de la Colombie-Anglaise et s'il avait à cœur les intérêts de cette province, il prendait la même attitude que ses représentants. Il serait obligé de le faire car il a été formellement admis en haut lieu que la Colombie-Anglaise a des titres particuliers aux égards du ministère, des titres qui n'ont pas été invoqués à notre point de vue. Il y a quelque temps, lorsque cette question a été discutée à fond, les chefs de son parti ont fait observer qu'ils ne demanderaient pas au Gouvernement le rajustement des conditions financières, mais qu'ils exigeraient une plus grande part des travaux publics, parce que c'était de cette manière que le Gouvernement de ce pays devait rendre justice à la Colombie-Anglaise.

La question ne doit pas être réglée comme l'indique le ministre des Travaux publics. S'il a voulu dire que la dépense pour travaux publics a été plus forte cette année en Colombie-Anglaise que dans la Nouvelle-Ecosse, la seule comparaison juste serait une comparaison ayant trait à plusieurs années. Et s'il a voulu parler des calculs qui se trouvent dans le discours que le député de Victoria a prononcé pendant la discussion de l'exposé budgétaire et qui ont trait à ces questions, principalement à celles de l'amélioration des cours d'eau, du dragage, etc., il constatera que certains calculs relatifs à la situation de la Colombie-Anglaise comparée au reste du pays sont vraiment stupéfiants. A titre de représentants de cette province, nous avons parfaitement le droit de demander au Gouvernement de juger ces nombreuses réclamations comme elles le méritent, si nous croyons qu'il ne l'a pas fait. J'accepte la parole du ministre et je suis bien aise d'apprendre que le Gouvernement commence à mieux comprendre les exigences de la situation où se trouve la Colombie-Anglaise.

L'an dernier, j'ai parlé au ministre d'un item de $10,000 du budget de l'exercice précédent, relatif au creusement du chenal entre le lac Okanagan et le lac au Chien. Le ministre a répondu:

L'hon. M. PUGSLEY: Il a été inscrit, l'année dernière, un crédit en vue d'améliorer le chenal qui relie le lac Okanagan au lac au Chien; mais ce dernier lac étant à niveau d'à

peu près quatorze pieds plus bas que le lac Okanagan, je doute fort, après avoir étudié soigneusement le rapport des ingénieurs, qu'il soit opportun de poursuivre ces travaux. Je suis plutôt d'avis de ne pas les continuer pour le moment, et voici pourquoi: je crains fort que si le déversoir du lac Okanagan était abaissé de manière à donner libre cours aux eaux, l'effet serait de faire tomber le niveau du lac Okanagan, ce qui pourrait rendre nécessaires d'autres travaux de dragage... Je suis porté à croire qu'il vaudrait mieux différer l'exécution des travaux jusqu'à ce que les conditions aient été plus soigneusement étudiées. En cherchant à modifier le cours naturel des choses pour améliorer la navigation, en ouvrant un déversoir sur le lac au Chien, on s'expose à nuire notablement aux conditions dans lesquelles se fait la navigation sur le lac Okanagan, et ce serait grand dommage.

Dans le rapport de l'ingénieur en chef relatif à l'année 1909, je constate que l'Etat a dépensé $2,492. Le rapport ajoute:

Des travaux de dragage ont été exécutés en décembre dans la rivière Okanagan, à environ un demi-mille de l'endroit où elle sort du lac du même nom. On a repris le travail le 1er de mars. Du 1er au 14 décembre, on a employé le temps à construire un bateau où devait loger l'équipage du " Huron " (dragueur) et dont le coût réel a été d'environ $350. On a ensuite repris le dragage à l'endroit où il avait été interrompu à la fin de décembre. Dépenses, $4,621.79.

Si je comprends bien, l'ingénieur des travaux espère qu'il pourra approfondir le canal de manière à rendre la navigation possible sans abaisser le niveau du lac Okanagan, et je serais bien aise si le ministre voulait expliquer où en est rendue l'entreprise et ce que le Gouvernement fait et se propose de faire, car ces travaux ont quelque importance aux yeux des habitants de cette partie du pays.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai fait devant la Chambre la déclaration que l'honorable député a rapportée. L'été dernier, me trouvant dans la Colombie-Anglaise, je me suis rendu sur les lieux en compagnie de M. Aylmer, le sous-ingénieur des travaux.

En discutant l'affaire avec lui, je me suis aperçu qu'il était d'avis que, au lieu de mettre a exécution le projet d'abord conçu de draguer tout le chenal entre les deux lacs, il serait préférable de rétablir l'état de choses qui existait il y a une quinzaine d'années, alors qu'on naviguait entre les deux lacs, c'est-à-dire de draguer jusqu'à une certaine distance au sud du principal lac Okanagan, et il fut autorisé à se mettre à l'œuvre. J'ai constaté que de cette manière, on ne ferait pas baisser le niveau du lac Okanagan tout en obtenant entre les deux lacs un chenal suffisant pour les bateaux d'un faible tirant, comme ceux qui servaient à la navigation il y a quinze ans, avant que le chenal eût été obstrué par le gravier charrié par un cours d'eau tributaire de la rivière qui relie les deux lacs, et que cette entreprise publique serait fort avantageuse. Avec ma permission qui fut transmise au département à Ottawa, l'ingénieur reçut l'ordre de poursuivre les travaux de cette manière. Ils ne sont pas encore achevés mais ils devront l'être de bonne heure pendant la prochaine saison.

M. BURRELL: Le ministre espère achever l'entreprise à l'aide du crédit ouvert précédemment?

L'hon. M. PUGSLEY: On peut se servir du crédit général ouvert pour les travaux de dragage. Nous avons notre propre dragueur.

M. BURRELL: Alors, on peut raisonnablement espérer que la navigation sera assez facile sans qu'on abaisse le niveau du lac.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, je le crois.

Stewart, tête du canal de Portland, quai, $15,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour construire un quai dans un endroit très important où il existe des indices d'une activité et de progrès inusités dans l'exploitation des mines. On prend déjà des dispositions pour construire dans cette région un chemin de fer de quinze milles de longueur, et on croit que l'exploitation des mines de quartz progressera d'une manière dont la Colombie-Anglaise n'offre pas d'exemple. Ce quai, pour lequel nous demandons $15,000, est indispensable.

M. COWAN: Cette somme sera-t-elle suffisante?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous croyons qu'elle suffira bien que le quai doive coûter cher, car la grève que la marée recouvre s'étend à une grande distance du rivage; cependant, nous sommes d'avis qu'en construisant des chevalets et en utilisant un musoir érigé par le gouvernement provincial, ce crédit suffira. Il en sera ainsi, si le musoir est cédé au gouvernement fédéral, ce qui paraît raisonnable.

Haut du Fraser. amélioration du chenal navigable au canyon de Fort-George, en amont de Quesnel, $7,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme servira à rendre le Fraser navigable en passant par Fort-George et en remontant jusqu'à un endroit où le Grand-Tronc-Pacifique entrera dans la vallée du Fraser d'où il se rendra à Prince-Rupert. La navigation est assez bonne à l'heure qu'il est, mais elle offre encore quelque danger, et cette nouvelle amélioration est nécessaire pour qu'on puisse passer le canyon en toute sécurité.

M. BURRELL: Cette somme suffira-t-elle à tout mettre en bon état?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, cela exigera $10,000. Nous aurons besoin de $3,000 de plus.

M. BURRELL: J'espère qu'on ne négligera rien afin d'améliorer la navigation à cet endroit. C'est une importante nappe d'eau, en égard surtout à la colonisation du territoire dans les environs de Fort-George et il me plairait beaucoup de voir qu'on fait diligence.

A-t-on pris des mesures pour que les ingénieurs de l'Etat fassent une inspection du Fraser entre Lytton et Quesnel? Il y a à cet endroit de grandes nappes d'eau qu'on pourrait probablement rendre navigables à peu de frais. On m'a prié d'insister vivement auprès du ministre pour obtenir que cette inspection ait lieu, et je lui demande de faire préparer par l'ingénieur de l'Etat un rapport sur l'état du Fraser en général afin de savoir si on ne pourrait pas augmenter l'utilité de la route d'eau entre Lytton et Quesnel.

L'hon. M. PUGSLEY: Je m'occuperai de cette question. Le haut du Fraser est sans doute aussi important que le bas. Nous avons opéré des améliorations considérables au canyon de Cottonwood, ce qui a beaucoup facilité la navigation, et il y a lieu de tenir compte de l'importance d'une inspection entre Quesnel et Lytton.

M. BURRELL: Je désire poser une question au sujet d'immenses cours d'eau qui se trouvent encore plus au nord. Le ministre le sait, la construction du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Fort-George dans la direction de l'ouest donne accès à d'immenses étendues de territoire et attire de nombreux colons, et on diminuerait beaucoup le coût du transport en exécutant les travaux de dragage nécessaires dans la rivière Nechaco. Si le ministre trouvait le moyen de faire draguer les rivières Nechaco et Stuart, il rendrait un grand service à cette partie du pays.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a parlé de la rivière Nechaco. La navigation est bonne entre Fort-George et l'embouchure de la Nechaco. Quant à cette rivière même, je m'en occuperai.

Rivière Yukon, île Graham, îles de la Reine-Charlotte, enlèvement d'obstacles à la navigation, $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons besoin d'une machine puissante pour enlever les roches.

M. J. D. TAYLOR: Je voudrais savoir ce qu'on a fait au sujet des abords du quai de Port-Moody.

L'hon. M. PUGSLEY: On n'a rien fait jusqu'à présent. Il faudrait une grande quantité de dragage et une forte dépense pour établir des abords convenables à toutes les phases de la marée. Je n'ai pas trouvé le moyen d'accomplir cette tâche.

M. J. D. TAYLOR: Pourquoi le ministre a-t-il laissé à cet endroit le quai de façon que les bateaux ne puissent accoster qu'à marée haute? Pendant qu'il se trouvait en Colombie-Anglaise, l'an dernier, j'ai appelé son attention sur le quai de Port-Moody et il m'a promis qu'il irait le voir.

Pour des raisons que j'ignore, il n'a pas tenu sa promesse et n'a pas vu le quai; mais le jour où il devait se rendre sur les lieux, j'ai fait prendre une photographie qui indique ce qu'il aurait appris s'il avait visité le quai. Il y a 400 verges de terre découverte entre le quai et l'eau. Il faut supposer que le quai a été construit parce que le ministre était d'avis que le besoin s'en faisait sentir. Certes, on a grandement besoin d'un quai à cet endroit et le dragage serait relativement peu de chose—une étendue de 400 verges recouverte de vase. Ces travaux sont beaucoup plus urgents que d'autres travaux du même genre qui ont fait l'objet de la discussion dernièrement et dont le ministre a ordonné l'exécution dès que son attention a été appelée sur ces entreprises, même par dépêche, et sans attendre des soumissionnaires une estimation du coût.

Nous sommes obligés d'ouvrir des crédits en toute hâte et à l'improviste, et il n'est pas juste de priver du service des bateaux à vapeur pour le trafic un endroit de l'importance de Port-Moody. Tout ce qu'il faut, c'est un dragage pour permettre aux bateaux de se rendre au quai, à toutes les phases de la marée. Je ferai observer au ministre que ce quai a été construit dans l'eau de mer, qu'il est aussi exposé à se détériorer et coûte aussi cher à l'Etat que s'il était achevé. Convient-il d'accorder tant pour une entreprise et de la laisser dans un état où elle ne peut pas servir. Port-Moody a droit à cette dépense. Il y a 39 ans que nous faisons partie de la Confédération et, pendant tout ce temps-là, le Gouvernement n'a pas construit à Port-Moody d'autres quais que celui-ci qui s'arrête à 400 verges de l'endroit où on pourrait l'utiliser en tout temps. Les vaisseaux ne peuvent accoster qu'à marée haute, ce qui ne suffit pas pour le commerce régulier. Ce qu'il faut à la population, c'est un quai dont les bateaux pourront s'approcher en tout état de la marée, de manière à correspondre régulièrement avec Vancouver par voie d'eau, au lieu de dépendre sur un chemin de fer. A l'heure qu'il est, il existe de grands inconvénients, car l'horaire du chemin de fer est établi pour les besoins du trafic d'entier parcours et non pour faciliter le trafic local. Si l'abord était amélioré au moyen du dragage, les bateaux pourraient se rendre au quai quel que fût l'état de la

marée et nous aurions toute l'année durant un service régulier de bateaux pour le transport des voyageurs et des marchandises à Vancouver. Mais, à l'heure qu'il est, les bateaux ne peuvent pas voyager à des heures régulières et la population est privée du service qu'elle aimerait avoir. C'est d'attendre longtemps que d'attendre trente-neuf ans pour avoir un quai, principalement lorsque d'autres en ont eu trois ou quatre et que nous attendons encore que nous puissions nous servir du premier.

L'hon. M. PUGSLEY: Je puis donner à l'honorable député l'assurance que ce n'est pas dans l'intention de manquer de courtoisie à son égard que je n'ai pas visité Port-Moody avec lui, comme j'avais espéré pouvoir le faire.

Il y avait un bon nombre d'endroits que je désirais visiter et j'ai regretté de ne pas pouvoir tenir l'engagement que j'avais pris avec mon honorable ami. Je n'avais pas fait de promesse formelle, mais j'avais dit que je lui laisserais savoir si... c'était presque un rendez-vous que je lui avais donné sans en être un absolument. Cependant je n'ai pas négligé de prendre des renseignements au sujet de Port-Moody. Je me suis convaincu qu'il faudrait beaucoup de temps pour draguer l'abord du quai, et nous n'avions pas de dragueurs disponibles car ils étaient tous employés à des travaux plus urgents et plus importants au point de vue du transport et des affaires. Quant au quai lui-même, l'honorable député (M. J. D. Taylor) demande pourquoi on l'a construit là.

M. J. D. TAYLOR: A cet endroit même.

L'hon. M. PUGSLEY: Apparemment, les deux gouvernements l'ont laissé à l'endroit qu'il occupe. Il existe depuis trente ans, et je suppose qu'on l'a construit parce que la population en avait besoin et croyait qu'il valait mieux avoir un quai auquel les bateaux pourraient se rendre à marée haute que de n'en pas avoir. Mon honorable ami ne doit pas oublier que Port-Moody n'est qu'à 17 milles de Vancouver. De plus, le Pacifique-Canadien traverse et dessert Port-Moody autant qu'un chemin de fer peut le faire. Il y a au Canada des centaines, sinon des milliers d'endroits privés de chemin de fer et dont plusieurs manquent de quais; j'en connais moi-même des centaines où les bateaux ne peuvent accoster le quai, sauf à marée haute, le terrain où finit le quai étant à sec à marée basse. Si l'honorable député parcourait la province de Québec, il verrait plusieurs quais dans cet état. Dans la ville de Saint-Jean, il trouverait bon nombre de quais dont l'extrémité est à sec à marée basse. Naturellement, nous y faisons du dragage dans l'intérêt des gros steamers. Mais ces travaux n'ont été entrepris qu'il y a quinze ans environ. Ils sont importants, j'admets qu'il serait à désirer qu'on creusât l'abord du quai de Port-Moody et je regrette de ne pouvoir dire quand cela aura lieu. Ces travaux, je le répète, coûteront très cher et il faut tenir compte des besoins des autres parties du pays. Cependant, je conserve l'espoir qu'un jour qui n'est pas très éloigné, nous pourrons exaucer à cet égard les désirs des habitants de Port-Moody.

M. J. D. TAYLOR: Etant naturellement optimiste, je suis porté à conclure des paroles du ministre qu'il se propose de faire quelque chose en faveur de Port-Moody.

Je demanderai aussi des renseignements au sujet d'une autre entreprise dont le besoin se fait vivement sentir à Stevenson. Je crois que le ministre s'en est un peu occupé l'an dernier, et je serais bien aise d'apprendre s'il est probable que les travaux seront commencés..

L'hon. M. PUGSLEY : Si l'honorable député est assez enthousiaste pour avoir conçu des espérances en entendant ce que je viens de dire au sujet de Port-Moody, je puis augmenter son enthousiasme en ce qui concerne le quai de Stevenson, car j'ai tout lieu de croire que nous pourrons sous peu construire un quai à cet endroit.

M. J. D. TAYLOR : Vu que j'ai de la veine aujourd'hui, je demandrai au ministre des renseignements concernant plusieurs demandes de quais sur le Fraser. Je m'aperçois que cette année il n'y a pas de crédit pour des quais sur ce fleuve. Le ministre a reçu un grand nombre de demandes et je voudrais savoir quand pouvons-nous attendre la reprise de la construction des quais sur le Fraser.

L'hon. M. PUGSLEY : La question du montant que nous devrions demander pour les quais en général sur le Fraser est actuellement à l'étude. S'il y a un budget supplémentaire pour les travaux publics de ce genre dont mon département s'occupe, j'ai lieu de croire qu'il y aura de nouveaux crédits pour des quais sur le Fraser.

Territoire du Yukon, rivières Lêwes et Yukon, améliorations, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce crédit est semblable à celui de l'an dernier. Il servira à entretenir en bon état les ouvrages servant à faciliter la navigation.

M. BLAIN : Combien a-t-on dépensé l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY : Dépense totale, $2,860.

Ports, rivières et ponts, travaux en général, $12,500.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est un crédit semblable à celui que nous avons l'habitude de demander chaque année pour les travaux de ce genre dans tout le Canada. Cette somme servira à subvenir à de légers

besoins qu'on aurait pu oublier dans la préparation des crédits particuliers.

M. BLAIN : Combien a-t-on dépensé l'an dernier.

L'hon. M. PUGSLEY : $7,511.35.

M. LAKE : Vendredi dernier, le ministre a promis de nous procurer des renseignements concernant l'item 150—lac de la Dernière-Montagne, améliorations de la route de navigation. Il devait faire une déclaration relativement aux sommes déjà dépensées. Je voudrais savoir s'il est prêt à nous renseigner sur ce qu'on a dépensé et pour l'outillage et pour la main-d'œuvre.

L'hon. M. PUGSLEY : Je prie l'honorable député de m'excuser si je n'ai pas encore ces renseignements. J'ai oublié de me les procurer. Mon sous-ministre, déclare qu'il les aura ce soir.

Travaux publics (crédit imputable sur le revenu), dragage, réparations des dragueurs, $160,000.

L'hon. M. PUGSLEY: D'après les calculs des surintendants du dragage, c'est le montant dont on aura probablement besoin pour réparer la coque et les machines des dragueurs, remorqueurs, chalands, etc., qui appartiennent à l'Etat et qui sont en usage en différentes parties du pays.

M. BLAIN: Quel est l'état du matériel en général? Bon ou mauvais?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous tenons ces bateaux en bon état d'année en année. Le crédit ouvert l'an dernier était de $125,000 et nous avons dépensé $122,183 jusqu'au 31 décembre.

M. BLAIN: Les réparations sont-elles adjugées avec publicité en concurrence?

L'hon. M. PUGSLEY: Quelques-unes le sont. Tout dépend du travail à exécuter. Nous faisons des réparations dans notre propre chantier, à Ottawa. D'autres sont confiées à différentes usines et exécutées en régie, nécessairement.

M. BLAIN: Où a-t-on dépensé le plus fort montant, l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans les provinves d'Ontario et de Québec.

M. BLAIN: A quels endroits?

L'hon. M. PUGSLEY: Principalement à Ottawa. Nous y avons un chantier de construction navale. Je puis fournir à la députation, si elle le désire, une estimation des dépenses que nous nous proposons de faire pour les différents chalands, remorqueurs et allèges. Ces détails couvrent plusieurs pages de notes et il faudrait prendre quelque temps pour les lire. Il y a plus ou moins de réparations à faire à tous ces dragueurs, allèges et chalands.

M. SPROULE : Quelques-uns de ces détails seraient intéressants, il me semble.

L'hon. M. PUGSLEY: Quant au dragueur "Canada", nous devrons le mettre dans la forme de radoub, en peinturer la coque, en réparer les portes de déversement et la chambre des machines. Ces réparations, ainsi que d'autres améliorations, coûteront $8,000, d'après l'estimation. Le "Cap-Breton" vient ensuite. Il faudrait le mettre dans la forme et lui faire subir des réparations générales.

M. SPROULE: Depuis combien de temps le dragueur "Canada" est-il construit?

L'hon. M. PUGSLEY: Depuis trente ans probablement. Nous nous attendons à dépenser $7,500 pour le "Cap-Breton"; autant pour le "George-Mackenzie"; $8,000 pour le" Northumberland"; $6,000 pour le "Saint-Laurent"; $7,000 pour le "New-Dominion" ; $3,000 pour le "Prince-Edward"; $2,500 pour le "New-Brunswick". Les réparations de ce dernier coûteront plus que cela car nous nous proposons de le transformer en dragueur à cuiller et il faudra en élargir et en reconstruire en grande partie la coque. Pour le "W.-S. Fielding", $8,000. Mais cette somme ne suffira pas car nous nous procurons de nouveaux godets afin d'en avoir de rechange, ce qui est indispensable si l'on veut se servir constamment du dragueur.

M. SPROULE: Où se sert-on du "Fielding"?

L'hon. M. PUGSLEY: A l'entrée du port de Saint-Jean. Lors du dernier rapport, que j'ai vu, il avait enlevé près de 500,000 verges cubes de déblais et il en a enlevé une quantité considérable depuis.

M. SPROULE: Je croyais que le "Fielding" était un dragueur relativement nouveau.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur en chef me dit qu'il n'est pas construit depuis plus de cinq ans.

M. SPROULE: Combien coûtera une chaîne de godets?

L'hon. M. PUGSLEY: De $25,000 à $30,000. Dépenses imprévues, $5,000; ce montant a trait aux provinces d'Ontario et de Québec. Dragueur "Challenger", $3,500; "International", $8,000; "Mattawa", $3,500; "Nipissing", $4,500; dragueur n° 1, $1,500; dragueur "Ontario", $3,500; "Ottawa", $5,000; "Queen", $3,500; "Québec", $3,500; réparations dans le chantier de construction navale d'Ottawa, $10,000; réparations et outillage sur le lac Saint-Jean et le Saint-Maurice, $7,500.

M. SPROULE: Quel est le dernier dragueur qui a été construit dans les chantiers de Sorel?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous ne construisons pas à Sorel, mais à Ottawa. Si l'honorable député parle du "Fielding", celui-ci a été construit à Sorel il y a quelques années.

M. SPROULE: Celui dont on a commencé à se servir l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Le dragueur "Ottawa" et le dragueur n° 3 ont tous deux été construits à Ottawa. Le dragueur "Ottawa" était employé à Rimouski et le dragueur "Industry" sur les Grands lacs. Le dragueur n° 3 se trouve dans les eaux du Saint-Laurent près de Montréal.

M. SPROULE: Le dragueur du Saint-Laurent a-t-il fait beaucoup d'ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas avant une époque avancée de la saison. Il a fallu y mettre une nouvelle chaudière.

M. SPROULE: Je parle du dragueur qui a été lancé l'an dernier, du nouveau dragueur construit dans les chantiers d'Ottawa, et je désire connaître son nom, et savoir la somme d'ouvrage qu'il a accomplie et ce qu'il a fait depuis; si on s'en est servi l'été dernier ou cet été.

L'hon. M. PUGSLEY: Le dernier est le dragueur n° 3 dont on s'est servi sur le Saint-Laurent près de Montréal.

M. SPROULE: A-t-il fait beaucoup d'ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui beaucoup, eu égard à la durée des travaux; mais nous ne l'avons fait fonctionner que tard dans la saison. Nous nous attendons à dépenser $1,500 pour augmenter le matériel de ce dragueur.

M. SPROULE: On m'apprend que le dragueur construit à Ottawa n'a été d'aucune utilité, pour ainsi dire et que, tout nouveau qu'il soit, il faudra le réparer ou le reconstruire.

L'hon. M. PUGSLEY: De quel dragueur parlez-vous?

M. SPROULE: Je crois qu'il s'agit du dragueur construit en dernier lieu.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député est complètement dans l'erreur en ce qui concerne les dragueurs construits par le département des Travaux publics. Nous n'avons rien appris de semblable.

M. SPROULE: Que le ministre ne parle pas avec tant d'assurance. Si quelque chose le distingue, c'est qu'il affirme toujours jusqu'à ce qu'on lui prouve le contraire, et alors il admet son erreur. Il est possible que mes renseignements soient exacts et qu'il se trompe. Je ne suis pas tenu de faire peu de cas des renseignements qu'on me communique ni d'accepter la parole du ministre, lorsque je l'ai souvent entendu faire des assertions qui n'étaient pas absolument exactes, comme les événements l'ont démontré. Malgré l'assurance du ministre. Je suis porté à m'en tenir à mes renseignements jusqu'à ce que j'en obtienne d'autres qui me feront changer d'opinion. Je tâcherai de me renseigner davantage, mais j'ai tout lieu de croire, d'après ce que je sais, que ce que je dis est absolument exact.

L'hon. M. PUGSLEY: La différence entre l'honorable député et moi, c'est qu'il affirme des choses sur un simple bruit ou un pur commérage, et qu'il les tient pour vraies jusqu'à preuve du contraire. On m'a appris à ne rien croire sans avoir de preuves. Une autre différence entre lui et moi, c'est qu'il se laisse influencer par de simples bruits, tandis que l'ingénieur en chef m'affirme que rien de semblable n'est arrivé à un dragueur construit par le département des Travaux publics.

M. SPROULE: J'ai entendu une déclaration du ministre au sujet d'un quai acheté et possédé par l'Etat et, lorsque les documents ont été rendus publics, on a découvert une convention qui n'avait pas trait à un achat où à une vente, ni à quoi que ce fût qui pût passer pour une vente ou qui démontrât que cette propriété appartenait à l'Etat. Pourtant, le ministre était aussi affirmatif qu'il l'est maintenant. Il déclare que le représentant de Grey se fie à de simples rumeurs. Je tiens mes renseignements de personnes qui sont en mesure de connaître la vérité et tout ce que le ministre peut faire c'est de se renseigner à d'aussi bonnes sources, car il n'en connaît rien personnellement. Il ne sait que ce que lui apprend l'ingénieur en chef ou une autre personne, de même que je tiens mes renseignements de ceux qui veulent bien me les fournir. Par conséquent, nous sommes tous deux sur le même pied à cet égard et le ministre ne peut pas être plus certain que moi.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, parce que cela n'a pas pu se produire sans que l'ingénieur en chef et le sous-ministre l'apprissent. Lorsqu'il arrive un accident à un dragueur, ils le savent aussitôt. Le principal surintendant du dragage est tenu de faire rapport immédiatement, et on m'a dit que cette nouvelle est dénuée de fondement, que ce n'est qu'une rumeur et j'ai lieu de le croire.

Un mot seulement d'un autre sujet que l'honorable député a traîné dans la discussion. Il ne s'est pas fait honneur et n'a pas montré cette courtoisie dont il devrait faire preuve mais qui ne le caractérise pas toujours. Il a déclaré que j'ai dit une fausseté il n'y a pas longtemps en cette enceinte au sujet d'un certain quai, et dans la bouche d'un autre cette assertion m'aurait blessé. Je lui rappelerai que, d'ordinaire, les gens bien élevés n'attribuent pas aux membres de la Chambre le

désir de dire des faussetés et ne laissent pas entendre qu'ils en ont dit. L'honorable député a jugé à propos de le faire. Je lui déclare qu'il se trompe complètement. Ce que j'ai dit du quai en question est parfaitement vrai sous tous les rapports. J'ai lu un extrait d'une convention relative à la propriété dont parle l'honorable député Je n'ai pas dit, et aucun de ceux qui m'ont entendu n'a pu croire que j'aie dit que cette propriété avait été cédée à la couronne. Mais j'ai dit qu'elle avait été achetée par une compagnie, au prix de $8,000 et que cette compagnie avait passé un marché dont j'ai lu les clauses essentielles et par lequel elle accordait à la couronne et à tout le public un droit de passage gratuit sur cette propriété qu'elle-même s'engageait à entretenir à ses dépens. Elle avait cédé à la couronne le droit absolu de règlementation des frais de quayage sur les deux côtés et le dessus du quai, ne se réservant que le privilège de faire venir au quai, sans payer les droits, les bateaux transportant des marchandises qui lui étaient consignées

L'hon. M. EMMERSON: Et avec le droit de passage.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, le droit de passage a été cédé à la couronne aussi. J'ai dit que la couronne avait construit un quai sur son propre terrain, et ce quai était un prolongement ou une continuation du quai qui existait auparavant. J'ai dit que la couronne n'avait pas dépensé un sou sur d'autres terrains que ceux qui lui appartenaient. C'est ce qui est absolument vrai et confirmé par les dossiers que mon honorable ami a dû avoir en sa possession puisqu'il les a parcourus. Je crois que mon honorable ami ne devrait pas, en toute justice, faire d'insinuations de ce genre. Il ne serait pas digne de ma part ou de la part d'aucun autre membre de cette Chambre de dire des choses qui ne sont pas vraies. Je suis tenu par devoir et par intérêt à toujours dire la vérité au sujet des dépenses et des travaux publics. C'est ce que je m'efforce de faire. Il peut arriver quelquefois, si je ne suis pas suffisamment renseigné, que je commette des erreurs, mais je me suis toujours efforcé, depuis que je suis membre de cette Chambre, de dire la vérité pleine et entière aux membres de ce comité.

A l'égard de cette drague je répèterai à mon honorable ami que la seule drague que le département des Travaux publics a construite l'a été dans ses chantiers ici à Ottawa, et nous n'avons jamais construit de drague du genre de celle dont a parlé mon honorable ami. C'est ce que m'assure l'ingénieur en chef, et le sous-ministre qui doit avoir une connaissance intime de tous travaux de ce genre me dit la même chose. Je défie l'honorable député d'aller à la source de son renseignement; je le défie de produire ce renseignement devant le comité. C'est pourtant ce que mon honorable ami devrait être en état de faire avant de nier mes déclarations qui sont basées sur les renseignements de l'ingénieur en chef du département.

M. SPROULE: Il est facile de porter des défis. C'est l'habitude des joueurs au bluff et je ne m'attarderai pas à ce jeu. Au sujet des remarques de l'honorable ministre concernant ce quai célèbre, j'en appelle aux membres de cette Chambre qui ont entendu les explications que le ministre nous a données, ce soir, sur le titre de propriété de ce quai, de son transfert à la couronne, ou de son achat par la couronne.

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur le président, j'en appelle au règlement et je demande à l'honorable député d'accepter ma parole. Comme membre de cette Chambre il y est obligé. C'est la décision qu'en d'autres occasions vous avez vous-même déjà donnée, je crois, et l'Orateur aussi.

M. le PRESIDENT: Il n'y a aucun doute que le règlement oblige un député à accepter la parole d'un membre de cette Chambre. Mais je n'ai pas compris que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) ait refusé d'accepter la parole du ministre. Il ne faisait que commencer à parler et les paroles qu'il a prononcées ne me font pas cette impression.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est certainement celle que j'en ai eue.

M. SPROULE: L'honorable ministre revient à son ancienne habitude d'interrompre au mauvais moment. Je désire seulement en appeler au jugement des membres de cette Chambre qui ont entendu l'explication du ministre au sujet du transfert des titres de propriété et de tous les députés qui ont lu les documents déposés sur le bureau de la Chambre. Je suis tout disposé à laisser les membres de cette Chambre interpréter eux-mêmes l'explication, et décider lequel du ministre des Travaux publics ou de moi est dans le vrai.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est très juste et c'est ce que je demande aussi.

M. SPROULE: Je reviens sur la question de dragage et je veux rappeler au ministre que ses assertions très positives à ce sujet ne signifient pas qu'il soit exact dans ce cas-ci pas plus que dans d'autres.

M. DANIEL: Le ministre a-t-il dit que le quai de Pink-Rock appartient à la couronne?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, ce quai, construit par l'administrations, appartient à la couronne. Il n'y a aucun doute à ce sujet, et tout l'argent que la cou-

ronne a dépensé pour ce quai l'a été sur un terrain qui lui appartient aujourd'hui. En ce qui se rapporte au quai bâti par l'Albert Manufacturing Company au prix de $8,000, la couronne perçoit les taux et droits de péages des bateaux qui s'attachent de chaque côté et sur les marchandises déposées sur le quai à l'exception des droits sur les vaisseaux consignés à l'Albert Manufacturing Company. La compagnie s'est engagée en outre, en vertu d'un contrat qui est déposé au département, d'entretenir à ses propres frais la partie du chemin ou les abords du quai qu'elle a construits elle-même. Mais nous sommes à discuter le crédit pour les réparations de dragues.

M. SPROULE: Comme un nombre de dragues paraissent avoir besoin de réparations, il serait peut-être bon que nous connussions l'âge de ces vaisseaux, quelles réparations on y a faites dans ces dernières années, et quelles raisons il y a de dépenser autant d'argent pour des réparations.

M. DANIEL: Il y a quelques jours, j'ai demandé au ministre quelles étaient ses intentions futures au sujet des travaux de dragage—s'il se proposait de faire exécuter ces travaux par les dragues de l'administration ou par des entrepreneurs particuliers. Le ministre a répondu qu'il faisait préparer un rapport du nombre total de dragues appartement à l'administration dans tout le Canada, ainsi que des endroits où elles étaient, et il ajoutait qu'il serait en état de soumettre ce rapport à la Chambre dans quelques jours. Jusqu'à présent je ne l'ai pas vu et ne crois pas qu'il ait été déposé. Je crois que la question est très importante. C'est une question très vitale, vu les sommes considérables qu'on nous dit avoir été dépensées en réparations de ces vaiseaux et en travaux de dragage, et je crois que le ministre devrait nous donner ce rapport.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce rapport a été déposé il y a quelques jours par sir Wilfrid Laurier en mon absence. Mon honorable ami avouera que ce n'est pas ma faute s'il ne l'a pas lu.

M. BLAIN: Puis-je demander au ministre si l'Etat n'a pas fait construire une drague à Sorel dernièrement?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas pour le département des Travaux publics. La dernière drague construite pour ce département est la drague "Fielding", il y a plusieurs années déjà.

M. BLAIN: On m'informe qu'une drague a été construite pour l'administration à Sorel ou un autre endroit, et que lorsqu'elle a été terminée et qu'on y a mis les machines, elle a commencé à enfoncer et on a été obligé de la supporter avec des étais pour l'empêcher de couler à fond. On lui a mis un autre fond, dit-on. Je n'affirme pas absolument, mais c'est le renseignement qu'on m'a donné.

Je ne connais rien de l'affaire dont parle mon honorable ami. Les dragues construites à Sorel le sont pour le département de la Marine, et il serait très facile à mon honorable ami de poser la question au ministre de la Marine s'il veut être renseigné. Quant à moi je n'en connais pas plus que mon honorable ami.

M. DANIEL: Combien de dragues ont besoin d'être réparées?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ quarante-six.

M. DANIEL: Ces réparations sont-elles faites dans les chantiers du département ou les endroits où sont les dragues?

L'hon. M. PUGSLEY: Aux endroits où se trouvent les dragues.

M. DANIEL: Où la drague "W. S. Fielding" est-elle réparée?

L'hon. M. PUGSLEY: Quelques réparations sont faites au chantier d'Halifax, et les réparations qui peuvent être faites à Saint-Jean le seront à cet endroit.

M. DANIEL: Combien de temps faudra-t-il pour faire ces réparations?

L'hon. M. PUGSLEY: Très peu de temps. La drague sera renvoyée à Saint-Jean dans un mois ou deux.

Nouvel outillage de drague, provinces maritimes, $180,000.

M. DANIEL: De quelle façon le ministre se propose-t-il de dépenser cet argent?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous ne demandons que $180,000, mais il nous faudrait pour le département dans les Provinces maritimes les sommes suivantes:

1. Pour les dragues de la Nouvelle-Ecosse d'après une estimation préparée par le surintendant G. W. Graham, le 10 août 1909; chalands et chaloupes pour la drague "George McKenzie", $6,500.

2. Pour les dragues du Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard, d'après les estimations du surintendant C. C. Scovil, en date du 16 août, 1908:

Drague "St-Lawrence":	
Un remorqueur à condensateur de surface, pour le service des barges.	$ 25,000
Drague "New Dominion":	
Coque neuve pour cette drague.. ..	15,000
Un remorqueur à condensateur de surface pour le service de cette drague et des barges..	10,000
Deux barges à bascule au centre (en bois)..	3,500
Drague "Prince-Edouard":	
Un remorqueur à condensateur de surface, pour le service des dragues et des barges..	10,000
Deux barges à bascule au centre (en bois)..	4,000

Drague "New-Brunswick":	
Un chaland à bascule au centre (en bois)..	2,000
Drague "W. S. Fielding":	
Une barge à bascule au centre (en bois)..	35,000
Un remorqueur à condensateur de de surface, pour le service de la drague et des barges..	35,000
Un nouveau jeu de godets..	40,000
Drague "Montague":	
Un remorqueur à condensateur de surface, pour le service de la drague et des barges..	10,000
Deux chalands en bois à bascule au centre..	4,500
Remorqueur "Criket":	
Coque neuve..	1,500
Chaland avec pont ou barge pourvue d'une grue à vapeur et de baquets en forme de cuiller ou grappins pour draguer dans les ports, etc., dans l'île du Prince-Edouard où il n'y a pas d'outillage ordinaire de dragage, et pour transport de matériaux requis pour les travaux en régie.. ..	3,000
Une drague hydraulique à tuyau de succion de quinze pouces, complète..	70,000
	$275,000

Nous avons décidé de jeter au vieux fer la drague "New Dominion" qui n'est plus utile, de sorte qu'on ne dépensera pas $28,500 de cette somme, et si nous n'achetons pas la drague à succion cela diminue encore de $65,000, ce qui fait $205,000. Cela ne nous laissera que juste à peu près ce que nous demandons, $180,000. Mais nous sommes dans cette position-ci, qu'ayant décidé de jeter au vieux fer le "New-Dominion", nous n'aurons pas dans les Provinces maritimes tout l'outillage nécessaire, et il nous faudra avoir une drague additionnelle; cependant nous avons décidé de ne demander que $180,000. Il se pourrait que nous retardions d'acheter quelques remorqueurs, et nous appliquerions cet argent à l'achat d'une drague pour remplacer la "New Dominion". Mais il n'y a rien de décidé et nous n'agirons pas sans avoir discuté la question d'une façon sérieuse avec le surintendant du dragage et les autres fonctionnaires du département qui donnent une attention spéciale à ces travaux.

M. DANIEL: On m'informe que le département a prêté deux ou trois de ses chalands à la "Maritime Dredging and Construction Co."

L'hon. M. PUGSLEY: Nous les avons loués.

M. DANIEL: A quel prix?

L'hon. M. PUGSLEY: A $10 par jour je crois pour chacun.

M. DANIEL: Sont-ils encore loués?

L'hon. M. PUGSLEY: Je le crois.

M. DANIEL: Depuis combien de temps sont-ils loués, deux ou trois ans?

L'hon. M. PUGSLEY: La "Dredging Company" a eu deux chalands à Gaspareaux dans l'automne de 1908, et l'ingénieur en chef dit qu'elle en a deux à Saint-Jean. Ces deux chalands n'étaient pas utilisés par les barges du Gouvernement, et je crois qu'ils sont encore à $10 par jour.

M. DANIEL: Ces chalands n'étaient-ils pas ceux de la drague "W. S. Fielding"?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, je ne le crois pas; je crois que l'on a fait venir ces chalands de la Nouvelle-Ecosse, ils avaient servi à une autre drague.

M. SPROULE: Fera-t-on construire les nouveaux chalands à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Les chalands que nous ferons constuire dans nos chantiers à Ottawa le seront par nos propres ouvriers, et la plupart des autres, sinon tous, seront donnés à l'entreprise à la suite de soumissions publiques.

M. BLAIN: N'est-ce pas du nouveau pour le département que de louer des dragues?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce ne sont pas des dragues; ce sont des chalands.

M. BLAIN: Je ne savais pas que l'on en eût en si grand nombre, pour que mon honorable ami se mît à les louer. Où peut-on voir le revenu donné par ces chalands pour l'année dernière?

L'hon. M. PUGSLEY: Je puis obtenir aisément les chiffres si mon honorable ami le désire.

M. BLAIN: Quel usage en faisait l'administration auparavant?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce ne sont pas des dragues, ce sont des chalands. J'aurai le prix.

M. DANIEL: Ce sont des chalands en acier qui valent environ $11,000 chacun.

M. BLAIN: Quel usage en faisait le Gouvernement auparavant?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils servaient à une drague dans la Nouvelle-Ecosse, mais nous n'en avions pas un besoin immédiat, et on a pensé bien faire en les tenant occupés, puisque nous pouvions en avoir un bon loyer.

M. BLAIN: Ont-ils été loués pour deux ans?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils ont été loués dans l'automne de 1908, et ont été utilisés à Gaspareaux. Ce ne sont pas de grands chalands. Leur capacité est d'environ 210 verges cubes.

M. BLAIN: La compagnie les loue-t-elle pour faire des travaux de l'Etat.

L'hon. M. PUGSLEY: Ils servent aux travaux de dragage de l'Etat.

M. BLAIN: C'est un bel état de choses.

L'hon. M. PUGSLEY: Comment cela? L'honorable député croit-il qu'il serait mieux de les laisser à ne rien faire, plutôt que d'en obtenir un bon loyer?

M. BLAIN: Si je suis bien renseigné, il y a beaucoup de travaux auxquels des dragues de ce genre pourraient être employés dans différentes parties du pays. Si le département n'a pas besoin de ces chalands, il ferait mieux de les vendre que de les louer. Je ne crois pas que le peuple soit d'avis que l'Etat construise des chalands pour les louer à des entrepreneurs qui font des travaux pour lui.

L'hon. M. PUGSLEY: La meilleure politique serait sans doute de les vendre si nous ne devions plus en avoir besoin, pourvu que nous pussions en avoir un bon prix, mais en attendant qu'on les vende, je crois que c'est une bonne transaction à faire que de les louer à un bon prix au lieu de les laisser rouiller et ne rien gagner.

M. BLAIN: Mon honorable ami a-t-il essayé de les vendre?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas encore.

M. BLAIN: C'est justement le point. Il n'est pas de bonne politique de les louer si nous pouvons les vendre. Ces chalands sont loués depuis deux ans déjà et le ministre nous dit aujourd'hui que ce serait mieux de les vendre. On me dit que ces chalands ne durent pas très longtemps, qu'ils ne résistent pas aux travaux longtemps, et je ne sais pas si $10 par jour de loyer pour une partie de l'année seulement est suffisant, mais que cette somme soit suffisante ou non, je dois blâmer le Gouvernement d'avoir mis un capital considérable dans ces chalands qu'il loue à des entrepreneurs pour faire les travaux de l'administration. Le peuple n'approuvera pas cette politique, et je suis certain que mon honorable ami lui-même ne l'approuve pas. Il l'a presque avoué. Si le département a décidé que ces chalands ne sont plus utiles à l'administration, il devrait les vendre et mettre l'argent dans le Trésor et non pas faire des marchés de ce genre avec les entrepreneurs. Combien de jours ces chalands ont-ils été employés l'année dernière?

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette de ne pas avoir le tableau du nombre de jours mais je serai heureux de m'informer et d'envoyer une note à mon honorable ami plus tard ou de déposer le renseignement sur le bureau de la Chambre.

M. DANIEL: Je demanderai au ministre si la Maritime Dredging and Construction Company ne loue pas, à part ces deux chalands, plusieurs autres chalands appartenant à la drague "Fielding" y compris un chaland qui a coûté environ $24,000? Ce chaland est-il loué, à quel prix, et pour combien de temps?

L'hon. M. PUGSLEY: J'aurai le renseignement. Mon honorable ami désire-t-il avoir des renseignements au sujet d'autres chalands?

M. DANIEL: Le ministre pourrait apporter tous les renseignements qu'il lui sera possible.

L'hon. M. PUGSLEY: Je le ferai avec grand plaisir.

M. BLAIN: Le ministre sait-il si l'assertion de l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) est exacte ou non?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le sais pas.

M. BLAIN: Il devrait savoir si son département emploie le grand nombre de chalands qu'il a, ou s'ils sont loués à d'autres.

L'hon. M. PUGSLEY: Ni le sous-ministre ni l'ingénieur en chef ne peuvent me dire cela dans le moment, mais j'obtiendrai le renseignement.

M. SPROULE: Je voudrais savoir le nombre de verges cubes draguées par chaque drague durant l'été dernier, et les endroits où les dragages ont été faits et aussi le coût.

L'hon. M. PUGSLEY: Un rapport que le très honorable premier ministre a déposé l'autre jour contient tous ces renseignements pour les quatre dernières années. Je ne sais pas s'il contient les renseignements pour l'année qui se termine, mais il les contient pour les quatre années précédentes. Je pourrais avoir les mêmes renseignements pour l'année courante mais ce serait un travail assez long. Mon honorable ami ne croit-il pas qu'il lui serait suffisant d'examiner ce rapport pour être satisfait?

M. SPROULE: Probablement.

M. BLAIN: A la page 280 du rapport de l'auditeur général, je trouve : achat de la drague "Industry" et outillages, G. W. Phillips $157,378.78; droit de douane 25 p. 100 sur $157,379, $39,344.75. Cet achat a-t-il été fait à la suite de soumissions publiques ou de quelle autre manière?

L'hon. M. PUGSLEY: Cet achat a été fait après un examen soigneux et l'estimation par le surintendant du dragage. C'était une drague comparativement neuve qui avait coûté beaucoup d'argent, mais dont les propriétaires n'avaient pas un besoin immédiat, et le département l'acheta à des conditions très favorables.

M. BLAIN: Comment se fait-il que vous ayiez payé les droits de douane?

L'hon. M. PUGSLEY: En vertu d'un règlement, chaque département est obligé de payer les droits de douane.

M. BLAIN: Ce crédit a-t-il été voté l'année dernière?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. DANIEL: La drague "Industry" est incrite dans le rapport au chiffre de $150,000, et le ministre dit qu'elle coûte plus.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y avait des pièces de rechange, et, nous avons payé $39,000 en droits de douanes.

M. DANIEL: D'après ce rapport le coût total de la drague est de $150,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Les pièces de rechange expliquent la différence. Tout apparaît dans le compte.

M. BLAIN: A-t-il fallu poser une nouvelle chaudière après que vous eussiez acheté la drague.

M. PUGSLEY: Oui, et j'ai insisté pour avoir une réduction de $10,000 sur le prix.

M. BLAIN: Mais vous dites qu'elle a été achetée après inspection sérieuse.

L'hon .M. PUGSLEY: Oui, et nous avons exigé une réduction de $10,000 parce que nous étions obligés de poser une nouvelle chaudière.

M. BLAIN: Ces $10,000 sont-ils compris dans le prix d'achat du rapport de l'auditeur général.

L'hon. PUGSLEY: Non.

M. SPROULE: Comment expliquez-vous le désaccord entre le rapport et les faits? Le rapport dit que la drague a coûté $150,000, et l'auditeur général donne $196,734. On a dû sûrement chercher à tromper la Chambre au sujet du coût réel.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) a bien voulu me faire tenir le rapport. Le chiffre donné ici de $150,000 est une erreur, et le chiffre du rapport de l'auditeur général est exact. Le prix aurait dû être indiqué comme étant de $157,000.

M. SPROULE: Les droits de douane sont-ils compris dans le coût?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une partie du coût pour le département des Travaux publics, mais non pour le pays. Nous avions acheté la drague à $150,000, si je me rappelle bien. Nous en avons fait faire un examen spécial par des mécaniciens d'expérience, qui ont découvert un défaut caché dans la chaudière. Je me rappelle que le département a insisté pour que le prix fût diminué de $10,000, et les vendeurs ont consenti. Nous avons eu ensuite à payer pour les pièces de rechange, naturellement, et pour le transport de la drague de l'endroit où elle était jusqu'à Cornwall.

M. BLAIN: Quel a été alors le coût total de la drague?

L'hon. M. PUGSLEY: Le coût total a été de $157,378.78, ce qui comprend les pièces de rechange et le coût du transport.

M. SPROULE: Cela ne comprend pas les droits.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a ensuite les droits qui s'élèvent à $39,344.75.

M. BLAIN: Et la nouvelle chaudière a coûté $4,650?

L'hon. M. PUGESLEY: Non, $9,300, tout près de la somme qui a été déduite—$10,000—à cause du défaut dans l'autre chaudière.

M. BLAIN: La drague a donc été achetée au prix de $150,000 et après l'achat . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Non. Voici ce qui a eu lieu; le prix convenu—je ne dis pas le prix que nous avons payé, mais le prix que le surintendant du dragage croyait juste—était, si je ne me trompe pas, de $150,000. Nous avons décidé de faire examiner la drague par des spécialistes. Ces spécialistes ont découvert un défaut caché dans la chaudière. Le surintendant du dragage a fait rapport qu'il faudrait diminuer le prix de $10,000 à cause de cela.

M. BLAIN: Cela faisait $140,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. La différence est allée pour les pièces de rechange et le transport de la drague au Canada.

M. BLAIN: Quelles sont ces pièces de rechange?

L'hon. M. PUGSLEY: Un plongeur, des godets, des chaînes et autres choses de même genre.

M. BLAIN: Ces choses ne sont-elles pas comprises généralement quand on achète une drague?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, les pièces de rechange ne sont pas comprises. Elles sont en double.

M. DANIEL: Quelle est la capacité de la drague?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle a une capacité considérable—elle a un plongeur de 8 verges.

M. DANIEL: Elle n'est pas aussi grande que la "Synthia", ou la "Beaver" à Saint-Jean.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'elle l'est.

M. DANIEL: Ces dragues ont des plongeurs de 9 verges.

L'hon. M. PUGSLEY: La drague "Industry" peut balancer un plongeur de 10 verges.

M. DANIEL: Quelle est la longueur du bras? A quelle profondeur peut-elle draguer?

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur en chef m'informe qu'elle peut draguer à 48 pieds.

M. BLAIN: Que signifient ces $150 de dépenses légales? L'honorable ministre a-t-il été poursuivi pour cette chaudière?

L'hon. M. PUGSLEY: C'était pour compléter les titres.

M. BLAIN: Quels titres?

L'hon. M. PUGSLEY: L'enregistrement des titres naturellement.

L'hon. M. EMMERSON: Changer du registre des Etats-Unis au registre du Canada.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député (M. Blain) doit savoir que ces dépenses légales sont taxées par le département de la Justice.

M. SPROULE: Combien de droits avez-vous payés?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons payé des droits sur $157,390.

M. SPROULE: Et la drague coûte $140,-000.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais les pièces de réchange étaient comprises dans le coût et les droits ont été payés sur le tout.

M. SPROULE: N'y a-t-il pas eu une réduction de $10,000, à cause de la chaudière?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, sur la drague elle-même, mais le prix des pièces de rechange et de tout le reste a monté le prix à 157,378.78 sur lequel nous avons payé un droit de 25 p. 100.

M. SPROULE: Je ne sais si j'ai bien compris, mais je crois que le ministre a dit que bien que ces droits aient été portés au compte des Travaux publics, le pays ne les a pas payés.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. SPROULE: La drague a-t-elle été importée en franchise? C'était l'usage d'importer en franchise les marchandises pour l'usage de l'Etat? Cet usage subsiste-t-il encore?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, cet usage a été aboli. Si un département importe aujourd'hui pour son usage des marchandises qui sont imposables, le droit en est payé au département des douanes par le département qui les importe.

M. SPROULE: C'est ce que je pensais. Mais j'ai compris que le ministre a dit que bien que ces droits fussent portés au compte du département des Travaux publics, le pays n'a rien payé.

L'hon. M. PUGSLEY: Exactement, c'est prendre de l'argent dans une poche pour le mettre dans une autre.

M. SPROULE: N'est-ce pas prendre de l'argent dans le trésor?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, mais l'argent retourne dans le trésor.

M. SPROULE: Comment cela?

L'hon. M. PUGSLEY: Par l'entremise du ministre des Finances ; on demande au ministre des Finances de payer au ministre des Douanes, et le ministre des Douanes remet au ministre des Finances.

M. DANIEL: Le seul effet est de montrer que le revenu du pays est plus considérable qu'il n'est réellement.

L'hon. M. EMMERSON: Et la dépense du pays est également considérable. C'est aussi large que long.

M. SPROULE: J'aurais cru que si l'un de nous achetait cette drague à $150,000 et payait 25 p. 100 de droit sur le prix, cela sortirait de sa poche; il lui aurait fallu payer cet argent, et dans le cas du pays, celui-ci a payé aussi.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais où va l'argent?

M. SPROULE: L'argent doit aller au département des Douanes, mais il n'en est pas moins payé. Lorsqu'il vous faut dire à la Chambre combien a coûté cet article, il me semble que le prix que vous donnez n'est pas exact à moins d'y inclure les droits que vous avez payés. De sorte que le rapport que vous avez déposé ne peut pas être exact, financièrement parlant, lorsqu'il ne fait connaître que le coût de la drague saus y ajouter les droits.

L'hon. M. PUGSLEY: Il doit y avoir eu erreur de la part du commis qui a fait ce rapport, une erreur de $7,000.

M. DANIEL: N'y aurait-il pas peut-être d'autres erreurs au sujet des autres dragues mentionnées?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est possible naturellement. Je ne vois jamais les rapports. Je ne suppose pas non plus que les détails en soient soumis, ordinairement, au sous-ministre. Les fonctionnaires savent comment faire ces rapports d'après les documents qu'ils ont fournis; et je suppose que le commis ayant vu que le premier rapport était le prix de la drague à $150,000, sans les pièces de rechange, il a pris ce chiffre sans que l'on eût appelé son attention sur la réduction qui a été faite à cause du défaut caché dans la chaudière. C'est comme cela, je suppose, que la chose a eu lieu. Je m'informerai, et si mon honorable ami le désire, je lui fournirai un mémoire du coût exact et de quelle façon on est arrivé au chiffre de $157,000.

M. DANIEL: Je crois que c'est tout simplement une autre erreur typographique.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, ce pourrait être une erreur de copiste.

M. BLAIN: Le prix de $9,000 de la chaudière ne devrait-il pas être ajouté?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela ne fait pas partie du prix primitif. Peut-être mon honorable ami a-t-il raison et je crois que cette somme devrait être ajoutée.

M. BLAIN: Je crois que le rapport est très incorrect.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, je crois que le commis n'a pas ajouté le coût de la chaudière parce que cela est venu après.

M. BLAIN: Conséquemment le rapport nous trompe de $16,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. BLAIN: Le rapport qui a été demandé, mon honorable ami me corrigera si je me trompe, montre que la drague a coûté $150,000. C'est ce que dit le rapport. Si nous examinons le rapport de l'auditeur général nous trouvons que le premier chiffre est de $157,000, ce qui fait une différence de $7,000. Vient ensuite un autre item de $9,000 pour la chaudière. Ces deux item additionnés ajoutés au coût font $16,000, qui ne sont pas dans le rapport déposé devant la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: Je comprends que mon honorable ami ne m'accuse pas moi-même ni le sous-ministre; c'est une erreur de copiste et je ne sais pas si le commis en copiant n'aurait pas dû ajouter les pièces de rechange. Une drague est une drague sans des pièces de rechange que l'on se procure généralement comme mesure de précaution. Il faut garder ces pièces de rechange en cas d'accidents; c'est comme des articles de magasins. C'eût été une erreur si le commis les a inscrites comme partie de la drague.

M. BLAIN: La drague était-elle complète sans cela?

L'hon. M. PUGSLEY: Parfaitement complète. C'est comme la drague "Fielding". Dans le crédit soumis présentement au comité pour le service et l'outillage des dragues nous demandons une somme pour acheter deux jeux de godets et de chaînes pour la drague "Fielding", et si vous me demandez combien la drague coûte, je n'aurais pas raison d'ajouter le prix de ces pièces de rechange parce que c'est un outillage en double.

M. DANIEL: L'honorable ministre n'en conviendra pas moins que jamais une drague n'est mise en service dans aucune partie du pays sans qu'elle n'ait un double jeu de ses pièces. Comme il le sait très bien, il y a toujours des accidents aux dragues; quelque chose casse quelquefois c'est le plongeur, et il est impossible qu'une drague travaille sans avoir de pièces en double.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, et de la même manière un cultivateur ne loue une ferme sans louer avec elle les chevaux, les bestiaux, les charrues, les herses et les voitures; et cependant, si on veut acheter sa terre et qu'il en fixe le prix à $5,000, il me trouverait absurde si je lui disais: mais vous y inclurez tous vos chevaux, vos bestiaux, vos charrues, vos herses et vos voitures car on ne peut exploiter une ferme sans ces choses.

M. DANIEL: Je crois que la comparaison n'est pas juste. Le ministre aurait pu inclure aussi le charbon nécessaire à la drague aussi bien qu'un cultivateur tout son roulant, à moins qu'on ne l'achète.

L'hon. M. PUGSLEY: Tout ce que je puis dire c'est que je ne voudrais pas nécessairement blâmer le commis de n'avoir pas, en établissant le coût de la drague, ajouté le coût des pièces de rechange. Je ne le blâmerai pas non plus de ne pas avoir ajouté les droits de douane ou le coût de la chaudière, qui a été placée dans la drague après l'achat. Mais mon honorable ami peut voir lui-même que l'on ne cache rien, parce que, à la page B-280 du rapport de l'auditeur on trouve le coût total, y compris les droits, et le coût de la chaudière qui a été achetée plus tard, de même que le coût des pièces de rechange.

M. BLAIN: Mais le ministre a dit que le rapport fourni à la Chambre était exact. S'il n'est pas exact combien faut-il y ajouter pour qu'il soit complet?

L'hon. M. PUGSLEY: Strictement parlant, je crois que le rapport est exact, qu'il donne le coût exact de la drague, mais il ne comprend pas le coût de la chaudière que l'on a posée plus tard.

M. BLAIN: La chaudière seule a coûté $9,000.

L'hon. M. PUGSLEY: $9,300. Cela ne comprend pas les droits qui sont sortis d'une poche et entrés dans l'autre. Les droits ont été payés par le département des Travaux publics au département des Douanes. C'est une question à discuter que de savoir si ces droits n'auraient pas dû être inclus aussi.

M. BLAIN: Et cela ne comprend pas non plus les $7,000 payés pour les pièces de rechange?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. BLAIN: Mon honorable ami prétend-t-il que lorsque la Chambre demande un rapport concernant le coût d'une drague ce rapport est exact s'il ne comprend pas le coût de la chaudière et des pièces de la drague? Mon honorable ami dira-t-il que

cette drague pourrait fonctionner sans ces pièces qui coûtent $7,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BLAIN: Etait-elle complète?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BLAIN: Qu'elle le soit ou non, mon honorable ami ne peut pas prétendre qu'un rapport disant que la drague a coûté $150,000 est exact?

L'hon. M. EMMERSON: Certainement.

M. BLAIN: Je ne croyais pas que mon honorable ami de Westmoreland M. Emmerson) parlerait ainsi s'il avait réfléchi.

L'hon. M. EMMERSON: Certainement.

M. BLAIN: Le fait n'en subsiste pas moins que ces deux sommes $9,300 et $7,000 ont été payées avec cette drague, et qu'elles font partie de son coût, ce qui l'augmente d'un peu plus de $16,000; et cependant mon honorable ami dit que ce rapport montrant qu'elle n'a coûté que $150,000 est exact.

L'hon. M. EMMERSON: Je ne connais pas les détails de cette affaire. Je parlais seulement d'une façon générale. Le rapport demandait le coût de la drague achetée à Massena, New-York, et un certain prix a été payé pour la drague telle qu'elle était alors. Ce que l'on a payé pour cette drague en est le coût.

M. DANIEL: Non.

L'hon. M. EMMERSON: C'est mon opinion. Subséquemment on a acheté des pièces de rechange.

M. DANIEL: Du vendeur?

L'hon. M. EMMERSON: Elles peuvent avoir été achetées du vendeur ou d'une autre personne. Cela ne fait pas de différence. Ces pièces ne font pas partie du coût et il n'est pas absolument nécessaire qu'elles viennent avec la drague.

M. DANIEL: Supposons que l'honorable député de Westmoreland achète une drague qui lui coûte, avec les pièces de rechange, une somme de $150,000; est-ce qu'il laisserait de côté ces pièces de rechange, si je lui demandais combien lui coûte cette drague? Est-ce qu'il ne les comprendrait pas dans le prix de la drague?

L'hon. M. EMMERSON: Si les pièces de rechange faisaient partie de la drague, elles seraient comprises dans les $150,000; mais le fait même d'avoir acheté ces pièces séparément du prix de $150,000 montre assez qu'elles ne font pas partie de la drague, non plus que de ce que la drague a coûté à l'origine. La défectuosité que l'on a constatée dans la bouilloire, subséquemment remplacée, ne prouve pas que le coût de la nouvelle bouilloire ne doit pas être considéré comme faisant partie du prix que nous a coûté cette drague, achetée à Massena, ou quelque part qu'elle ait été achetée. C'est ainsi, du moins, que j'interprète la chose. A vrai dire, c'est une différence qui n'en est pas une. C'est comme si vous achetiez une maison, et qu'il s'y trouverait certaines choses fixées à demeure, tandis que d'autres n'en feraient pas partie.

M. DANIEL: Combien coûte la maison?

L'hon. M. EMMERSON: Disons $10,000 en tout, sans rien dire des pièces habituellement fixées à demeure, lesquelles sont achetées par après, et qu'il faut payer séparément, le prix n'en étant pas compris dans les premiers frais d'achat. Je me souviens d'avoir moi-même acheté à un certain prix une maison pour laquelle j'ai dû acheter subséquemment certains accessoires nécessaires, mais ne faisant pas partie du prix d'origine. Si quelqu'un me demandait combien cette maison m'a coûté, je n'y comprendrais pas le coût de ces accessoires.

M. DANIEL: Est-ce que ce rapport demande le prix que cette drague a coûté en premier lieu?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BLAIN: On parle du prix payé pour la drague.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce qui rend la chose absolument claire. Une autre raison, c'est que cette drague a été achetée à un certain prix et ces pièces de rechange ont été facturées séparément avec entente qu'elles seraient vendues au prix de facture. Les comptes qui nous ont été transmis font voir que la vente de ces pièces est une transaction absoument distincte de celle qui concerne l'achat de la drague.

M. SPROULE: Quand le ministre achète une drague, n'a-t-il pas lieu de croire qu'il l'achète avec toutes ses parties, et prête à fonctionner? Quelle idée se fait-il d'une drague complète? Ne doit-elle pas comprendre tout ce qu'il faut pour draguer?

L'hon. M. PUGSLEY: Parfaitement.

M. SPROULE: Ce ne serait pas une drague s'il y manquait des puisoirs.

L'hon. M. PUGSLEY: En effet.

M. SPROULE: En ce cas, est-ce que les pièces nécessaires au fonctionnement de la drague ne font pas partie de cette drague?

L'hon. M. PUGSLEY: Certainement.

M. SPROULE: M'est avis en ce cas que ces pièces devraient être comprises avec la drague.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, elles ne le sont pas.

M. SPROULE: Lorsque j'achète une machine à battre, je m'attends à ce que l'on

m'en fournisse les accessoires indispensables. Il y a certaines pièces de rechange qui accompagnent toujours la machine.

L'hon. M. EMMERSON: Cela dépend de votre marché.

M. SPROULE: Non pas; c'est la coutume invariable. Vous savez, en achetant, que les pièces de rechange sont là, que votre machine est complète et que vous pouvez vous mettre à l'ouvrage quand vous voudrez. Qu'y a-t-il là dedans qui amuse l'honorable député de Westmoreland?

L'hon. M. PUGSLEY: Il se demande en quoi cela peut bien se rapporter à la discussion.

L'hon. M. EMMERSON: Je ne riais pas de mon honorable ami (M. Sproule). Il pourrait n'être pas si susceptible. Je ne songeais pas le moins du monde à me moquer de lui. Il vaut mieux rire, je suppose, que de prendre un air maussade.

M. SPROULE: Je disais donc qu'en achetant une machine à battre, je verrais à me faire donner certaines pièces de rechange. Il faut qu'une machine soit complète. Une drague, pour être complète, doit avoir toutes les parties qui la rendent propre au travail qu'elle est censée faire.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela est vrai.

M. SPROULE: Est-ce que cela comprend les chalands ?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. SPROULE : J'imagine difficilement qu'une drague puisse convenablement fonctionner sans chalands à moins que ce ne soit le long d'un quai, sur lequel vous déversez les matières tirées du fond. Je ne considérerais pas comme complète une drague sans puisoirs et sans les autres choses nécessaires à son fonctionnement effectif. Ces choses, par conséquent, devraient être comprises dans l'achat de la drague. Je le demande de nouveau, est-ce qu'une drague pourrait fonctionner sans puisoirs?

L'hon. M. PUGSLEY: Tout cela est compris dans la drague.

M. SPROULE: Est-ce qu'une drague pourrait fonctionner sans chaudière?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y avait une chaudière quand la drague a été achetée.

M. SPROULE: L'honorable député dit que nous avons le droit de retrancher cela parce qu'il y avait un défaut, et nous avons déduit du prix le coût de cette chaudière—$10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Le propriétaire de cette drague s'en servait avec cette chaudière, et nous aurions pu faire de même; mais nos inspecteurs canadiens sont très méticuleux: ils nous ont signalé ce défaut, et nous avons pensé qu'il valait mieux mettre une chaudière neuve.

M. SPROULE: L'honorable ministre dit que le prix de cette drague a été diminué de la valeur de la chaudière, que nous avons refusé de porter au compte.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, nous l'avons acceptée. Cette chaudière était à nous, et nous en avons disposé au moment où elle a été enlevée; mais nous avons eu soin de faire diminuer d'autant le prix de la drague, à cause de ce défaut caché qu'il y avait à la chaudière.

M. SPROULE: Et l'honorable ministre pense que cela ne doit pas être compris dans le coût de la drague. Une drague sans chaudière est incomplète, et ne pourrait pas fonctionner. Je ne sais pas quelles sont les parties d'une drague qu'il est nécessaire d'avoir en double; mais, comme pour d'autres machines, il y a pour une drague certaines choses qui généralement l'accompagnent, et ces choses devraient être comprises dans le coût de la drague; autrement ce serait tromper la Chambre. Quand nous demandons à savoir ce qu'une drague a coûté, nous entendons par là tout ce qui peut mettre la drague en état de faire un travail effectif.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est assez mon idée. Aussi, quand nous avons eu cette drague, elle était prête à fonctionner. C'était une drague comparativement neuve qui avait déjà fonctionné avec cette chaudière, mais les propriétaires, par prudence, s'étaient procuré des pièces de rechange, qui ne faisaient pas nécessairement partie de la drague, et ne pouvaient être nécessaires à son fonctionnement que si quelque chose venait à s'y briser, ce qui aurait nécessité des réparations ou l'achat d'un matériel neuf. Dans le cas particulier qui nous occupe, nous avons acheté la drague à un certain prix, et les pièces ont été achetées séparément. Quand la drague a été amenée au Canada, elle avait une chaudière relativement neuve, et qui avait déjà servi; mais, à cause de nos lois sur l'inspection des chaudières, nous avons pensé qu'il valait mieux l'enlever et en mettre une neuve à la place. Nous avons demandé une réduction de prix, qui nous permît de remplacer cette chaudière, et nos vendeurs y ont consenti, à cause de ce défaut caché.

M. BLAIN: Est-ce que la drague avait commencé à fonctionner avant que la nouvelle chaudière y eût été placée?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. DANIEL: A-t-elle déjà été à l'ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. DANIEL : Pour ce qui est de ces pièces de rechange, je crois que le ministre ne s'en ouvre pas suffisamment à la Chambre, quand il prétend qu'une drague est en état de fonctionner sans ces pièces. Son expérience et ses connaissances en matière de dragage sont là, je crois, pour lui dire que nulle part une drague ne fonctionne qui n'ait pas ces pièces. Constamment, il survient quelque chose qui rend ces pièces de rechange absolument nécessaires pour tenir une drague en état.

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

Reprise de la séance.

RENVOI DU BILL DU CHEMIN DE FER DU NELSON.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (n° 52) déposé par M. Rutan, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer du fleuve Nelson.

M. LENNOX: J'aimerais que ce projet da loi fut renvoyé à une prochaine séance. Il s'y trouve une disposition relative à des forces hydrauliques que l'on cherche à exploiter. Déjà, le comité a laissé passer deux ou trois projets de même nature; mais aujourd'hui, après beaucoup de discussion, le comité a remis à plus tard l'étude d'un projet comme celui-là, afin de donner une occasion au ministre de nous dire quelle politique le Gouvernement entend suivre généralement en semblables matières. Mon désir, et c'est aussi le désir de plusieurs membres de cette Chambre, est que tous ces projets soient traités d'après un principe uniforme.

M. RUTAN: Je ne vois pas qu'il soit bien juste de demander ce renvoi. Le projet Burrard-Inlet confère des pouvoirs analogues et même supérieurs, et cependant il a passé. Celui-ci a déjà subi maints retards, et maintenant que le comité des chemins de fer y a donné son consentement, j'aimerais bien qu'on ne le retardât pas davantage. Nous ne donnons pas plus qu'il n'est accordé par d'autres bills et, en justice pour ses promoteurs, on devrait le laisser passer.

L'hon. M. PUGSLEY: Dès que l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) insiste pour le renvoi, je crois qu'en l'absence du ministre des Chemins de fer, mon honorable ami ferait mieux d'y consentir. La chose n'ira toujours pas plus loin qu'à lundi ou mardi.

M. RUTAN: En ce cas, je le veux bien.

(Il est fait rapport de l'état de la question).

RENVOI DU BILL DU CHEMIN DE FER DE PRINCE-ALBERT A LA BAIE D'HUDSON.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (n° 69) déposé par M. Neely, concernant la compagnie de chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson.

M. BLAIN: Le promoteur de ce bill n'est pas dans la Chambre, et je demanderais que, selon l'usage, il y ait renvoi.

L'hon. M. EMMERSON: Cela ne me paraît pas bien juste; ce n'est pas une règle toujours observée.

M. BLAIN: Il y a des objections contre ce projet de loi, et il ne serait pas loyal, à ce qu'il me semble, de les présenter en l'absence de son promoteur. D'ailleurs, il serait préférable dans tous les cas de ne par presser l'adoption d'un bill quand le député qui s'en est fait le parrain n'est pas là.

L'hon. M. EMMERSON: Nous l'avons fait dans le cas du projet Burrard-Inlet, celui-là même qui vient d'être mentionné.

M. LENNOX: La règle est de laisser faire quand il ne s'élève pas d'objections; dans le cas contraire, les choses demeurent en suspens. Au reste, il faut avoir quelque raison de demander qu'un projet de loi demeure en suspens. Ici, l'honorable député de Peel dit avoir de bonnes raisons pour ce faire.

M. RUTAN: Ce sont les mêmes que l'on a fait valoir tantôt.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

3e LECTURE DU BILL DU CHEMIN DE FER CENTRAL DE SASKATCHEWAN.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (n° 121) déposé par M. W. M. Martin, tendant à constituer en corporation la compagnie de chemin de fer central de la Saskatchewan.

M. BLAIN: Est-ce que les directeurs de cette compagnie sont des hommes de chemin de fer?

M. W. M. MARTIN: Je ne saurais dire au juste. Parmi ceux que je connais, il ne s'en trouve pas.

M. BLAIN: Cette Chambre accorde un grand nombre de chartes à des gens qui ne sont pas particulièrement intéressés à la construction de chemins de fer et dont le seul objet est de faire argent de ces chartes. Je ne veux pas insinuer que le présent projet de loi soit un cas de ce genre. Je suppose bien, cependant, que mon honorable ami ne contredira pas l'assertion que je viens de faire. Je crois qu'il serait bon d'insérer dans le projet une disposition

portant que de telles chartes ne pourront être vendues et qu'il n'en pourra être disposé sans le consentement du Gouverneur en conseil. Il me semble qu'il serait temps de mettre un terme à ce trafic des chartes de chemin de fer par des personens qui ne sont pas de la partie et n'ont aucun intérêt bien vif au développement du pays. Je ne dis pas qu'il faille appliquer cette règle plutôt à ce projet de loi qu'à tout autre; mais je pense que ce serait une sage précaution à prendre, de façon qu'une compagnie serait tenue, pour vendre sa charte, d'obtenir au préalable l'aveu du Gouverneur en conseil. Le Gouvernemnt en aurait alors la responsabilité.

(Le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL DE LA "CONGREGATIONAL UNION OF CANADA."

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (n° 152) déposé par M. A. Haggart, tendant à constituer en corporation la Congregational Union of Canada.

Sur l'article 4, paragraphe " e " (fusion d'autres associations similaires.)

M. A. HAGGART: Il y a, paraît-il, des objections à cet article: parce que, d'abord, on n'exige pas de ces associations qu'elles soient légalement constituées et, en deuxième lieu, parce que ces associations peuvent être des sociétés constituées par chartes obtenues de quelque législature provinciale, ou même autrement. Je suppose qu'il vaudrait mieux laisser tomber cet article.

L'hon. M. FIELDING : Je conseillerais à mon honorable ami de demander le renvoi de ce projet et de consulter à cet égard le secrétaire en loi. Il y a danger, en faisant un changement comme celui-là, de gâter tout le projet. Il va de soi que si mon honorable ami est satisfait, je n'ai rien à dire; mais je crois que cela serait plus satisfaisant pour lui de consulter le le secrétaire en loi.

M. A. HAGGART : Merci de ce conseil.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

2e LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (n° 147), déposé par M. Congdon, tendant à faire droit à Archibald Laurie.

Le 2e (n° 152), déposé par M. J. P. Turcotte, tendant à constituer en corporation la compagnie de chemin de fer de colonisation du nord de Québec.

Le 3e (n° 148), déposé par M. Rankin, tendant à faire droit à Bernard Shea.

3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité général du projet de loi (n° 127), déposé par M. Turriff, relatif aux embranchements de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Je crois que nous avons à peu près fini la discussion relative aux dragages dans les provinces maritimes, et je suppose que le crédit pourrait être accordé.

M. BLAIN : Est-ce que le ministre peut nous dire maintenant à quel chiffre s'élève ce crédit?

L'hon. M. PUGSLEY : $180,000. L'année dernière, nous avions $100,000.

M. BLAIN : On ne nous a pas dit quelle différence il y a entre le coût réel et l'estimation qui en a été faite dans le rapport.

M. PUGSLEY : Il m'a été impossible d'obtenir ces détails. Je ne savais pas que l'honorable député les voulût ce soir.

M. BLAIN: A quel chiffre faut-il s'en tenir?

L'hon. M. PUGSLEY: Le rapport de l'auditeur général est rigoureusement exact. L'autre aussi est exact, mais il se limite au coût de la drague, tandis que l'auditeur général y a compris les pièces de rechange, la nouvelle chaudière et même les droits de douane.

M. LENNOX: Il est très important que les rapports présentés à la Chambre soient exacts pour nous, les membres de la gauche, qui n'arrivons pas toujours à nous faire donner tous les renseignements que nous désirerions; pour le public aussi, à qui ces renseignements ne parviennent que par les voies qu'il nous est possible d'ouvrir. L'état qui m'a été remis relativement au coût d'un certain nombre de dragues comprend les chiffres relatifs au dragueur "l'Industry", qui est celui dont nous parlons, je crois. En effet, je n'étais pas ici quand la séance a été levée à six heures. Le prix qui est indiqué ici est de $150,000. Si les renseignements que l'on m'a fait passer sont exacts—et le ministre voudra bien me dire si je me trompe—la drague coûte, dans le fait $157,000, ou environ.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela comprend le prix des pièces de rechange.

M. LENNOX: Je crois savoir que la drague seule coûte $157,000, et la nouvelle chaudière quelque chose de plus que $9,000; les droits de douane qui sont de 25 p. 100,

ont été payés sur la somme de $150,000. Quant à cette nouvelle chaudière, il pourrait y avoir lieu de se demander si elle se trouve comprise dans le premier achat. Je ne crois pas me tromper cependant en disant que ce dragueur nous a d'abord coûté $157,000 et que les droits, qui sont d'environ $39,000, auraient dû également paraître dans cet état, déposé à la demande d'un député pour qui nous avons, nous les membres de la gauche, le plus grand respect, c'est-à-dire à la demande de l'honorable député de Welland (M. German). Les membres de la droite ne se montrent guère empressés à nous fournir les renseignements que nous demandons et, lorsque ces renseignements nous sont donnés, nous voudrions qu'ils fussent exacts. J'espère que le Gouvernement n'a pas cru, parce que la demande venait d'un de ses partisans, qu'il était inutile de se montrer exact. J'aimerais pourtant bien savoir si le ministre ne pourrait pas nous expliquer au juste ce qui en est de cette affaire. Pour cette différence qu'il y a de $150,000 à $157,000 je ne vois pas qu'il y ait d'explication possible.

L'hon. M. PUGSLEY: Je pense que mon honorable ami n'était pas ici au moment où la séance a été levée. J'ai dit que le prix de la drague devait être d'abord de $150,000. Plus tard, au moment de clore la transaction, nous avons décidé de faire examiner de nouveau la chaudière par des experts. Ceux-ci y ont découvert un défaut, qu'ils ont jugé susceptible de donner lieu à quelque objection. Cette objection, nous l'avons fait valoir et, comme résultat de pourparlers ultérieurs, le prix a été diminué à $140,000. La différence des $140,000 aux $157,000 mentionnés dans le rapport de l'auditeur général vient de ce que les pièces de rechange ont coûté à l'administration; ces pièces avant été achetées séparément, et en vertu d'une convention distincte, pour être cependant payées aux prix mentionnés dans la facture. C'étaient des pièces toutes neuves, qui n'avaient pas servi, et nous avons consenti à les prendre aux prix que je viens de dire. Il y avait aussi à faire venir cette drague de Masséna à Cornwall au Canada, et l'administration s'était engagée à en payer les frais. Il y avait aussi, je crois, certains frais d'assurance; mais je ne suis pas sûr. C'est de tout cela que se compose la somme de $150,000, inscrite dans le rapport de l'auditeur. Ce rapport fait voir également qu'il a été payé des droits. L'employé aura vu quelque part que nous nous étions engagés à payer $150,000, et c'est ce qui expliquerait la note qui est là; mais il ne rend pas compte du prix des pièces de rechange; il ne parle pas des droits: il a dû supposer que cela avait été payé dans un autre ministère et que cela était passé ailleurs. Il n'a pas tenu compte de ce qui avait été payé subséquemment pour la nouvelle chaudière. Il a simplement indiqué le prix de la drague. Et c'est ainsi que s'expliquerait l'erreur commise par l'employé. J'avoue n'avoir jamais vu ce rapport avant aujourd'hui; mais je présume que c'est de cette façon-là que l'employé est arrivé à ce chiffre. Quoi qu'il en soit, les prix sont correctement indiqués dans le rapport de l'auditeur, et nous y voyons que la drague et ces pièces de rechange payées aux prix de la facture nous coûtent $157,000 avec les droits et la nouvelle chaudière. Quant à l'employé il n'a considéré aucun de ces item comme faisant partie du prix de la drague.

M. LENNOX: Y a-t-il au ministère rien qui fasse voir le changement de $140,000 à $150,000 et les $157,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, tout cela est dans les dossiers de l'administration.

M. LENNOX: Les choses ne sont guère améliorées. Au dire du ministre, le premier marché était pour $150,000. Il y en a eu un autre plus tard pour $140,000. Comme le dit le ministre, le compte des $150,000 se trouve naturellement au ministère, comme on y peut trouver également les papiers relatifs à cette réduction de $10,000. La Chambre a solennellement ordonné la production de certains états, et voici ce que l'on nous donne. Il nous faut nous en rapporter absolument à ces rapports pour prendre connaissance de ce qui se passe dans l'administration. Or, il est étrange que ni l'une ni l'autre de ces transactions ne soit correctement établie. Si après avoir diminué les $150,000 à $140,000, nous en étions demeurés là, l'affaire présenterait un peu plus de consistance qu'elle n'en paraît avoir aujourd'hui, avec ce que nous dit le ministre; mais ni l'un ni l'autre de ces chiffres ne nous est représenté: nous en avons un qui est entre les deux. Devons-nous comprendre que, dans cette longue énumération de peut-être vingt dragueurs, tous ces états sont aussi peu véridiques que l'est celui-ci de $150,000. Ce relevé n'a été mis devant la Chambre que le 24 février dernier. Toutes ces explications n'ont pas été faites pour paraître dans le rapport de l'auditeur général, le dernier, je pense, qui soit sorti avant cela. Ce n'est pourtant pas le temps qui a manqué, et il y a là sûrement, pour le moins, une indication de dangereuse négligence de la part d'une administration qui tolère de pareilles choses. Le ministre doit assurément comprendre que ces pièces de rechange, destinées, je suppose, à remplacer celles qui seraient devenues impropres ou hors d'usage, sont autant une partie de la drague . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Que mon honorable ami veuille bien me permettre, mais ces pièces dont il parle n'étaient pas des-

tinées à remplacer celles qui, dans le moment, pourraient être hors d'usage, mais celles qui plus tard pourraient se briser ou devenir hors d'usage—ce qui est bien différent.

M. LENNOX: Elles étaient là pour être mises à la place de celles qui pourraient manquer. Le Gouvernement ne les achetait pas pour le plaisir de la chose; non plus, je suppose, pour plaire à quelque vendeur de ces sortes d'articles; il les achetait parce qu'il pensait en avoir besoin. L'administration les a nécessairement considérés comme essentielles à la drague. Autrement, elle ne les aurait pas achetées, et le prix de ces pièces est autant une partie du prix d'achat, quand nous demandons à savoir combien coûte la chose, que le chiffre de $150,000, ou encore celui de $140,000 qui lui a été substitué. Ces choses devaient être payées; elles l'ont été, et cela fait partie du prix. Sans pousser cette affaire plus loin, je crois pouvoir dire que le ministre ne nous en a pas donné une explication satisfaisante, bien que ce puisse être la meilleure qu'il ait à sa disposition.

M. BLAIN: Mon honorable ami voudra-t-il bien me dire pourquoi l'on a mis dans le rapport de l'auditeur $29.000 de droits de douane, si cela n'a pas été payé.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais cela a été payé.

M. BLAIN: Cela fait donc partie de ce que la drague nous coûte. L'état produit ferait voir que la drague a coûté $150,000. Si nous n'avions pas l'auditeur général pour nous le dire dans son rapport, nous n'aurions aucun moyen de savoir si cette drague ne coûte que $150,000, ou plus cher que cela. L'état qui a été mis devant la Chambre indiquerait que cette drague coûte au pays $150,000, tandis que, de son côté, l'auditeur général nous déclare qu'elle a coûté $157,378.78.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous remarquerez que l'auditeur général se sert des mots " matériel."

M. BLAIN: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce serait double matériel.

M. BLAIN: Oui.

Droits de douane, 25 p. 100 sur $156,379	$39,344 75
Usines à fer de Polson: installation d'une chaudière marine écossaise, $9,300; moins $4,650 payés en 1909-1910	4,650 00
Services d'avocats, D. B. Maclennan, Cornwall	150 00

Il ressort des explications de mon honorable ami qu'il y a une grande différence entre le coût réel de cette drague et le prix porté dans ce rapport. En dépit des explications de mon honorable ami, il demeure constant que cet état était bien propre à nous induire en erreur et, si nous n'avions pas eu l'occasion d'en vérifier le contenu, nous serions encore sous l'impression que le coût de cette drague a été de $150,000 seulement. Est-ce que le ministre n'a pas dit cet après-midi que la drague n'avait commencé à fonctionner qu'après l'installation de la nouvelle chaudière.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, c'est ce que j'ai dit.

M. BLAIN: La drague n'était donc d'aucune utilité tant qu'on n'y eût pas mis cette chaudière que le ministre ne veut pas comprendre dans le prix de la drague. C'est pourtant ce qu'il aurait dû faire, en toute justice.

L'hon. M. PUGSLEY: Je veux bien croire que l'employé aurait dû ajouter dans son compte et les droits de douane et le prix de la chaudière, mais est-ce que mon honorable ami pense que cela vaille la peine de nous arrêter si longtemps, lorsque déjà le rapport de l'auditeur général était depuis plusieurs mois dans les mains des députés avant la production de cet état? Il ne pouvait donc y avoir nulle intention de tromper personne. Le plus que l'on puisse dire, c'est que l'employé aurait dû ajouter au compte et les droits de douane et le prix de la chaudière.

M. LENNOX: Est-ce que le ministre voudrait bien nous donner l'assurance que cela ne se présenterait plus?

M. BLAIN: Je n'ai pas à faire de reproche à l'employé; des erreurs comme celles-là sont en quelque sorte inévitables; mais ce que je tiens à faire remarquer à la Chambre, c'est que mon honorable ami ne veut pas avouer qu'il y a là de quoi nous induire en erreur. J'insiste sur le point, qu'il nous faut être très vigilants lorsque l'administration met devant nous les états que nous lui demandons. En effet, nous avons pu nous apercevoir qu'ils ne sont pas toujours de la dernière exactitude.

L'hon. M. EMMERSON: Le prix est indiqué comme excédant de $10,000 le coût réel de la drague.

M. LENNOX: Pas le moins du monde; c'est beaucoup moins que cela.

Nouveau matériel de dragage, Ontario et Québec, $135,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces sommes sont demandées pour des fins de dragage. En voici le détail:

Nouvelle coque pour le dragueur " Nipissing ", dans toutes ses parties	$ 10,000
Nouvelle chaudière et machines pour le dragueur " Nipissing "	10,000
Nouvelle chaudière et machines pour le remorqueur " Sir John "	10,000

Nouvelle coque pour le dragueur "Challenge"..	18,000
Nouvelle chaudière pour le dragueur "Mattawa"..	3,000
Deux chalands à bascule de 32 verges cubes pour le dragueur "Deschênes"	4,000
Nouveau remorqueur de faible tirant pour le dragueur "Deschênes".. ..	9,000
Six canots pour différents vaiseaux..	300
Nouveau remorqueur de faible tirant pour le dragueur n° 3..	10,000
Puisoirs pour divers dragueurs..	5,000
Nouvelles machines pour le remorqueur "Storm-King"..	6,500
Nouvelles spatules pour le dragueur "Industry"..	10,000
Nouveau godet en fer, huit verges, dragueur "Industry"..	2,000
Nouveau chaland en fer, dragueur "Industry"..	25,000
Nouvelles spatules, dragueur "International"..	2,000
Pour les remorqueurs "Lisgar" et "Peel", supplément pour marché non encore déterminé..	1,000
Installation d'un petit chantier sur le lac Témiscamingue, près de Haileybury, pour des réparations, et aussi des quartiers d'hiver pour les dragueurs employés sur ce lac et les cours d'eau qui s'y déversent..	5,000
Pour solde de ce qu'il peut y avoir à payer en 1910-1911, pour de nouvelles installations commencées en 1909-1910, autres besoins imprévus pour 1910-1911, erreurs possibles dans les estimations qui précèdent, etc.. ..	4,200
Total..	$135,000

M. DANIEL: Combien les spatules pour l' "Industry"?

L'hon. M. PUGSLEY: $10,000; elles sont en acier.

M. DANIEL: Combien en aurons-nous pour cette somme?

L'hon. M. PUGSLEY: Quatre.

M. DANIEL: Combien ce dragueur en avait-il quand il a été acheté?

L'hon. M. PUGSLEY: Quatre, en bois.

M. WRIGHT: Je crois qu'il se passera du temps avant que les Etats-Unis viennent acheter un dragueur au Canada, et j'espère que tout l'outillage de ces dragues sera acheté dans le pays et que les réparations se feront ici.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est notre coutume aujourd'hui de faire faire toutes nos réparations au Canada.

M. GEORGE TAYLOR: Je vois dans le rapport de l'auditeur général, page V—318, une dépense de $17,401 pour le vapeur "Speedy". J'aimerais à savoir où ce vapeur fait le service, et ce qu'il fait.

L'hon. M. PUGSLEY: Le "Speedy" est employé comme bateau remorqueur pour touer les dragues d'un endroit à l'autre.

M. GEORGE TAYLOR: Où cela?

L'hon. M. PUGSLEY: Sur le Saint-Laurent et sur les lacs.

M. GEORGE TAYLOR: Dans les provinces de Québec et d'Ontario exclusivement?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. GEORGE TAYLOR: Où a-t-il passé le dernier été?

L'hon. M. PUGSLEY: Sur les lacs.

M. GEORGE TAYLOR: Où a-t-il été équipé au printemps?

L'hon. M. PUGSLEY: A Toronto.

M. GEORGE TAYLOR: Où a-t-il été laissé à l'automne?

L'hon. M. PUGSLEY: A Toronto.

M. GEORGE TAYLOR: D'où vient qu'il y a ici une dépense de $517.70 pour des frais de voyage qui se rattachent à l'équipage de ce bateau, et dont je vois le détail ici:

Mécanicien en chef, pension et transport..	$48 80
Deuxième mécanicien, pension et transport..	43 08
Troisième mécanicien, transport..	11 95
Premier officier, transport..	65 11
Cuisinier, transport..	33 60
Préposé aux vivres, transport..	59 81
Préposée aux vivres, pension et transport..	54 36

Ce qui fait $517.70 pour frais de transport de l'équipage. J'aimerais à savoir comment cela se produit.

L'hon. M. PUGSLEY: Le transport est payé aux membres de l'équipage depuis leur résidence qusqu'au lieu où le vaisseau peut se trouver au printemps, et depuis le vaisseau jusqu'à leur domicile à l'automne, au moment où le bateau est dégréé. Les services du préposé aux vivres sont utilisés lorsqu'il n'est pas appelé ailleurs, et ses frais de voyage lui sont payés. Il y a aussi la pension de ceux qui au printemps s'occupent à équiper le vaisseau, avant qu'il soit prêt à faire le service. Cela explique d'une manière générale tous les frais de voyage que l'honorable député vient de mentionner.

M. ARMSTRONG: Quelle est la nature du travail fait par ce steamer?

L'hon. M. PUGSLEY: Il fait la remorque des dragueurs du Gouvernement, des chalands, et aussi un travail d'inspection.

M. GEORGE TAYLOR: Il y a un premier, un deuxième et un troisième mécanicien. Est-ce donc que le service exige trois mécaniciens.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; il faut que le steamer marche jour et nuit.

M. GEORGE TAYLOR: Vous avez payé en salaires pour la saison $7,255, et la pension de ces hommes s'est élevée à $2,595, un peu plus de 33⅓ p. 100 du chiffre des salaires. Nous pensions que le Gouvernement avait mis fin au régime du favoritisms. Le ministre de la Marine nous avait promis qu'il ferait des arrangements avec le préposé aux vivres pour la pension de l'équipage à prix fixe. C'est ce que l'on fait depuis plusieurs années sur le "Montcalm", et il en est résulté une économie d'à peu près 50 p. 100. Aux Travaux publics cependant le favoritisme continue de s'exercer, et il ne s'achète pas pour un sou de provisions à des conservateurs; tout va aux amis politiques de monsieur le ministre. C'est ainsi que, pour le "Speedy", il a été acheté à des amis du ministre des provisions au montant de $2,300.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce que les prix ne sont pas raisonnables?

M. GEORGE TAYLOR: Règle générale, ils ne le sont pas. Nous avons eu la preuve l'année dernière devant le comité des comptes publics que, dès qu'un messager arrive de la part du Gouvernement avec boutons de cuivre à son habit pour acheter des marchandises, les prix sont tout de suite élevés de 25 à 30 p. 100. Tous ces dragueurs et remorqueurs auxquels il faut des réparations sont envoyés à deux amis en particulier du Gouvernement. L'un est M. Davie. Où demeure-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Il demeure à Lévis.

M. GEORGE TAYLOR: Et M. Drolet, lui, est à Québec. L'année dernière le "Speedy" a été dégréé à Toronto; mais, comme il y avait quelques petites réparations à y faire, il a été envoyé à Lévis, à M. Davie. M. le ministre a donné au comité des renseignements inexacts quand il a déclaré que ce vaisseau avait été à l'automne dégréé à Toronto pour l'hiver et qu'il était reparti de là au printemps; sinon, il a payé à M. Davie $1,778 pour rien. En effet, c'est là le compte que M. Davie a produit pour halage, hivernage, réparations et mise à l'eau de ce vaisseau; et l'on me dit que M. Davie ne travaille pas dans les prix doux, mais que, généralement, il obtient une somme assez ronde de tout ce qu'il fait pour le Gouvernement. L'année dernière, il n'a pas eu moins de $8,483 pour tirer hors de l'eau certains remorqueurs et y faire quelques petites réparations. M. Drolet, pour sa part, a, de son côté, perçu un joli montant. Le ministre ne peut donc pas dire que le régime du favoritisme a pris fin dans son département.

L'hon. M. EMMERSON: Est-ce que M. Davie n'est pas un conservateur?

M. PUGSLEY.

M. GEORGE TAYLOR: Non, et mon honorable ami le sait parfaitement bien.

L'hon. M. EMMERSON: On me dit qu'il est conservateur.

L'hon. M. PUGSLEY: M. George T. Davie est un homme honorable et à qui on peut se fier, même s'il est conservateur. Il fait son travail en conscience. Il n'y a pas de meilleur mécanicien dans tout le pays. Il y a un bassin et une voie à Lévis, et il fait beaucoup de réparations. Mon honorable ami est involontairement tombé dans une erreur; il dit que, le "Speedy" était à Toronto l'hiver dernier, les comptes de M. Davis ne sauraient être fondés. C'est l'année d'avant que le "Speedy" s'est trouvé à Lévis, et cette année-là, comme on sait, s'est terminée le 31 mars, administrativement parlant. Le compte de M. Davie pour services rendus au cours de l'hiver et au printemps se trouve reporté dans l'exercice qui a suivi; et ce sont ces comptes-là que nous avons devant nous.

Ce qui importe, c'est de savoir si le compte de M. Davie est surchargé. Pour ma part, je n'ai aucune raison de le supposer. Ce sont des travaux que nous ne pouvions pas donner à l'entreprise. Il n'y avait dans le temps personne à Lévis, à part M. Davie, qui pût faire ce genre d'ouvrage. Il y a là maintenant la Quebec Machinery Company, et nous avons commencé à demander des soumissions.

M. GEORGE TAYLOR: Il n'y a pas bien loin de Québec aux chantiers de Sorel.

L'hon. M. PUGSLEY: Passablement loin, et je ne crois pas que l'ouvrage y coûterait moins cher. Voyez le rapport de l'auditeur général, et dites-moi si $4.25 la tonne pour de la houille grasse est quelque chose de bien extraordinaire.

M. S. SHARPE: C'est un prix assez élevé.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce que ce n'est pas un prix raisonnable pour du charbon de Sydney acheté sur les lacs ou sur le Saint-Laurent?

M. GEORGE TAYLOR: C'est du charbon à chaudière. Le ministre est-il bien sûr que ce soit du charbon de Sydney?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce que dit le mécanicien.

M. DANIEL: En ce cas, il est moins cher là qu'à Saint-Jean.

L'hon. M. PUGSLEY: Prenez l'anthracite, acheté en petites quantités à $7 la tonne sur les lacs.

M. GEORGE TAYLOR: Je le paye $6.50, livré dans la cave.

M. HARTY: Dans ma ville, je le paye $6.75.

M. BOYCE: Vous pouvez l'avoir au Sault-Sainte-Marie moyennant $7 la tonne.

L'hon. M. PUGSLEY: A Ottawa, il coûte $7.50. Des habillements de matelots, à $13, cela n'est pas extraordinaire.

M. DANIEL: Est-ce que l'on pèse le charbon au ministère?

L'hon. M. PUGSLEY: Certainement. Il y a aussi l'huile à brûler, 18 cents le gallon. Est-ce extraordinaire? Je demanderai à mon honorable ami de parcourir cette liste, article par article, et de me dire ensuite si le capitaine et le commis aux vivres ne se sont pas montrés extrêmement prudents dans leurs achats, s'ils n'ont pas cherché le plus bas prix possible? Ils n'ont fait d'ailleurs que suivre les instructions qui leur sont données. Quand un steamer comme le "Speedy" est tantôt ici, tantôt là, il nous est bien difficile d'attendre l'issue d'une demande de soumissions. Il faut de la viande, des légumes, des épiceries, et les instructions portent qu'ils auront à se procurer ces choses au prix le plus bas du marché.

Je me suis trouvé sur le "Speedy" il y a deux ans et j'ai pu m'apercevoir que l'on y exerçait la plus stricte économie. On a dit bien des choses du "Speedy" du côté de l'opposition, et cependant nos agents m'assurent que le "Speedy" rapporte au gouvernement beaucoup plus qu'il ne lui coûte. Ce n'est donc pas une perte pour l'administration. Le seul défaut que j'y trouve, c'est qu'il n'est pas aussi fort qu'il le devrait être pour son travail de remorquage.

M. DANIEL: L'honorable ministre nous dit que le charbon est pesé par les agents de l'administration. En est-il bien sûr, ou s'il dit cela comme chose qui va de soi?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai toujours pris mon honorable ami pour un gentilhomme, et je le crois encore; aussi, je suis grandement surpris de la question qu'il me fait. Le renseignement que je donne est basé sur l'affirmation de mon sous-ministre, qui a vu le pesage se faire sous ses yeux. L'administration veille à ce que le charbon soit invariablement pesé.

M. BLAIN: Il ya ici deux item: d'abord, celui de Georges T. Davie, pour avoir tiré hors de l'eau, hiverné et mis à l'eau le "Speedy"; ensuite, sur la même page, un compte de Georges Sommerville pour hivernage, $75.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela ne peut pas être le "Speedy", à moins qu'il ne s'agisse peut-être d'un gardien. Je ne pourrais pas donner ce soir de renseignements là-dessus.

M. BLAIN: Est-ce que quelqu'une de ces choses a été achetée après publicité?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, tout cela est acheté après que l'on a vu différents marchands, pour obtenir le plus bas prix possible.

M. BLAIN: Je vois ici un sifflet, $65.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est d'usage que les bateaux à vapeur aient des sifflets, et le prix est assez raisonnable.

M. BLAIN: Mon honorable ami a-t-il supprimé sa liste de fournisseurs? Certains ministres nous disent qu'il a été inauguré un nouveau système ces temps derniers, et que la liste des fournisseurs est tombée dans l'oubli. Est-ce que mon honorable ami voudrait bien nous dire si cette liste est bien tombée dans l'oubli à son ministère.

L'hon M. PUGSLEY: Oui, je crois pouvoir dire en toute sûreté que l'on a supprimé chez nous cette liste qui sert depuis trente à quarante ans, et servait encore l'année dernière. Nous ne transmettons plus de liste à nos agents, comme c'était la coutume peut-être lorsque mon honorable ami avait beaucoup à faire avec la distribution des faveurs administratives.

M. BLAIN : Non.

L'hon. M. PUGSLEY : Je limiterai donc mon observation à mes honorables prédécesseurs. Nous donnons ordre à nos agents d'acheter là où ils trouvent le meilleur marché. S'il s'agissait pourtant de petits articles achetés en quantité assez considérable, je suppose bien qu'ils demanderaient des soumissions. Quand les achats se font par l'entremise de l'administration centrale, la règle est que nous demandions des soumissions. Pour ce qui est des mécaniciens résidents, des directeurs des dragages, qui ont des provisions à acheter, leurs instructions portent qu'ils les achèteront à des prix raisonnables.

M. BLAIN : De quelle époque date ce changement?

L'hon. M. PUGSLEY : L'annonce en a été faite à la dernière session, je crois.

M. BLAIN : L'honorable ministre a-t-il pu s'apercevoir que les marchandises étaient achetées à meilleur marché depuis les nouveaux arrangements?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le crois pas en ce qui concerne les choses ordinaires. Pour l'aménagement de nos différents édifices publics, nous donnons une publicité plus grande qu'on ne le faisait auparavant, et il résulte une différence qui est tout à l'avantage de l'administration. Nous obtenons par là une plus large concurrence, et, je crois que nous faisons une économie considérable sous ce rapport, ainsi que les comptes en feront foi.

M. DANIEL : Le ministre serait-il prêt à déclarer que depuis un an il y a effectivement eu changement dans la liste des mai-

sons de commerce auxquelles l'administration avec l'habitude d'acheter?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne me tiens pas au courant de ces choses-là. Ayant supprimé la liste, je n'ai plus rien à y voir. Nous laissons cela à la discrétion et au jugement de nos acheteurs, et nous n'intervenons pas dans leurs fonctions.

M. DANIEL : Le ministre prétend-il que les agents de son ministère ont toute liberté d'acheter à quiconque n'est pas un partisan de l'administration.

L'hon. M. PUGSLEY: Ils sont parfaitement libres.

M. DANIEL: Il est étrange qu'ils ne fassent pas usage de leur liberté.

M. GEORGE TAYLOR: Ils perdraient leur emploi s'ils le faisaient.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, je ne m'informe jamais de qui ils achètent.

M. BLAIN: Mon honorable ami a dit que lorsqu'on fait appel à des soumissions, il augmente ainsi la portée de l'annonce. Fait-il des annonces maintenant dans tous les journaux autres que ceux qui sont partisans du Gouvernement?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, habituellement nous n'avons pas trouvé nécessaire d'agir ainsi. Nous pouvons obtenir une publicité assez large en utilisant les journaux amis du Gouvernement. Ce que je veux dire, c'est que nous avons élargi le cercle par la méthode d'inviter les entrepreneurs. Autrefois. l'usage n'était pas d'annoncer dans les journaux quand il s'agissait d'installations, on s'adressait aux commerçants qui faisaient ce genre d'affaires pour leur demander une soumission. Aujourd'hui, au contraire, nous annonçons généralement dans les journaux, de sorte qu'il y a une concurrence plus grande et on donne ainsi la même facilité aux conservateurs qu'aux libéraux.

M. BLAIN: Mais l'honorable ministre ne croit pas qu'il soit convenable d'annoncer dans aucun journal conservateur?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous n'avons pas trouvé qu'il soit nécessaire de le faire.

M. BLAIN: Si l'honorable ministre constate qu'un journal conservateur a, dans une ville, une circulation beaucoup plus grande que celle d'un journal ami du Gouvernement, il annoncera toujours dans le journal qui a une petite circulation et non pas dans le journal conservateur qui est plus répandu.

Il aura quelques difficultés pour expliquer qu'il y a eu un changement d'avec l'ancienne méthode. La seule différence, dit-il, est que le département avait jusqu'à maintenant une liste et n'invitait à soumissionner pour les fournitures que les personnes inscrites sur cette liste, tandis que maintenant il a étendu l'ancien usage en annonçant dans les journaux qui soutiennent le Gouvernement. Mon honorable ami pense-t-il que ce soit un changement dans l'intérêt public?

L'hon. M. PUGSLEY: Je le pense.

M. BLAIN: Cela n'a-t-il pas plutôt pour effet d'augmenter le nombre des favorisés par le Gouvernement?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. BLAIN: Je me permets de différer sur ce point avec mon honorable ami. Jusqu'à maintenant il avait une liste des fidèles, mais aujourd'hui il annonce dans les journaux qui soutiennent le Gouvernement et non dans les autres. Comment sait-il qu'un journal défend ou non le Gouvernement? A-t-il une liste des journaux soutenant le Gouvernement?

L'hon. M. PUGSLEY: Règle générale, j'essaie de voir s'ils ont des vues éclairées sur les affaires publiques. D'après cela je peux assez bien juger de quel côté ils se trouvent.

M. ARMSTRONG: Il semble que le ministre pense qu'en accordant des marchés pour fournitures, il a adopté un système tout à fait nouveau et donne aux conservateurs une facilité aussi grande qu'aux libéraux pour présenter des soumissions. Mais il sait que les conservateurs, pour la plupart, ne lisent pas les journaux libéraux.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un grand malheur. J'en suis surpris.

M. ARMSTRONG: Lorsqu'il s'agit d'annoncer des soumissions, il ne semble pas que le ministre ait adopté un bon système en annonçant seulement dans les journaux gouvernementaux. S'il administrait ses propres affaires il n'agirait pas ainsi.

M. GEORGE TAYLOR: Mon honorable ami le ministre a lu il y a un moment quelques item qu'il a trouvé justes et raisonnables. Permettez que j'attire son attention sur quelques uns de ceux qui se trouvent à la page V-319 du rapport de l'auditeur général. Il a dépensé $1,333.13 pour des allèges ou chalands—M. Davie a quelque chose à faire là-dedans. Permettez que je cite quelques item et que je demande au ministre s'il considère que les prix sont raisonnables. Orme, 950 pieds à 8 cents par pieds ou $80 le 1,000 pieds. Nous achetons du bois d'orme chez nous à $12.00 le 1,000 pieds.

L'hon. M. PUGSLEY: Où ?

M. GEORGE TAYLOR: Dans ma région.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela doit être une région d'ormes. Est-ce ce bois qu'on appelle l'orme de marais?

M. GEORGE TAYLOR: Ce que mon honorable ami a acheté était sans doute de l'orme lisse.

L'hon. M. PUGSLEY: Je préférerais à l'orme de marais. Mon honorable ami ne répond pas à ma question.

M. GEORGE TAYLOR: Voici un item pour grands clous, 457 livres à 6 cents la livre. Je veux que mon honorable ami dise si 6 cents pour des clous c'est un prix raisonnable. Il peut en acheter au détail à 3 cents.

L'hon. M. PUGSLEY : L'ingénieur en chef contredit absolument cette affirmation.

M. GEORGE TAYLOR: Qu'il aille chez n'importe quel quincailler et il pourra s'en procurer à 3 cents la livre. Combien payez-vous pour les clous de chemin de fer sur l'Intercolonial?

L'hon. M. EMMERSON : Il y a une grande différence entre ces deux qualités de clous.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour les chemins de fer on les achète à la tonne.

L'hon. M. EMMERSON: Il y a une différence entre les clous à navire et les clous en fer.

M. GEORGE TAYLOR: Ils sont tous faits en fer et en acier et le fer et l'acier sont au même prix aujourd'hui.

L'hon. M. PUGSLEY: On me dit que non.

M. GEORGE TAYLOR: Je le sais parfaitement, car j'en vends 1,000 tonnes par année. Voici un item pour main-d'œuvre, un jour et demi à $5.00 par jour.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela dépend si c'était un travail d'expert.

M. GEORGE TAYLOR: $5.00 par jour serait un bon prix même pour M. Davie.

M. LOGGIE: Les clous d'acier et les clous à navires sont bien différents. Les clous de navires sont forgés. Ils diffèrent complètement des clous en fil de fer ordinaire et des clous coupés.

M. GEORGE TAYLOR: Voici de l'étoupe: 434 livres à 8 cents la livre. Combien la poix coûte-t-elle par baril?

M. HARTY: Je l'ignore, je n'en ai jamais vendu. Nous ne nous en servons pas.

M. GEORGE TAYLOR: On s'en sert à Kingston. L'administration en emploie beaucoup et il la paye $5.50. Je peux en acheter à $3.50, livrée à domicile.

M. HARTY: Combien y a-t-il de barils marqués?

M. GEORGE TAYLOR: Quatre. Le gouvernement paye $5.50 et le public peut en acheter pour réparer les toits à $3.50. Il y a encore un item: usage de forges, etc., $30.00 Il s'agit de forges à main que vous pouvez acheter à $15 ou $16 pièce. Pour tant le département paye $30 pour se servir de deux ou trois de ces forges. Voici un autre item: usage d'outils, $75. Ce sont des outils qui ont été apportés pour réparer les barques et le ministre paye un compte comme celui-là. Cela rappelle les scies de travers dont on a parlé l'an dernier pour l'usage desquelles on avait payé $30. Il y a encore le transport des outils, etc., aller et retour au bassin, $25. Aussi des coins de bois, $25.60. Je suis sûr que si nous demandions ces comptes et si nous les faisions présenter, nous trouverions qu'ils sont tous certifiés "justes et raisonnables". Mais un grand nombre de députés de l'opposition savent que les prix de quelques-uns de ces articles ne sont ni justes ni raisonnables. Pourtant le ministre paye ces prix qui sont établis sans soumissions et sans faire appel à la concurrence. Il nous dira ensuite qu'on a aboli la liste de fournisseurs.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député se trompe comme il le fait souvent—je ne dirai pas toujours. Prenez par exemple l'item de $5 pour main-d'œuvre, au sujet duquel il a poussé une telle exclamation. Il s'agit d'un jour et demi de travail pour $5.

M. GEORGE TALYOR: Non, le temps est compté $7.50.

L'hon. M. PUSGLEY: Je ne me querellerai pas avec mon honorable ami pour $2.50. Quant à l'orme, on me dit que celui dont on s'est servi pour cet ouvrage coûte le prix indiqué. C'est ce qu'on appelle de l'orme de montagne.

M. GEORGE TAYLOR: Vous pouvez en acheter à $20 le 1,000 pieds.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a dit qu'on pourrait l'acheter à $12.

M. GEORGE TAYLOR: J'ai dit que nous l'achetions à $12—pas de l'orme de montagne.

L'hon. M. PUGSLEY: Je pense que nous serions heureux de prendre tout ce que l'honorable député (M. George Taylor) pourrait fournir à un prix plus élevé que $20. Quant à la location des outils . . .

M. NESBITT: Je dois dire que l'orme de montagne coûte $80 par 1,000 pieds s'il est de bonne qualité.

M. GEORGE TAYLOR: Je suppose que mon honorable ami (M. Nesbitt) est un bon juge.

M. NESBITT: Oui, je sais à quoi m'en tenir à ce sujet. Je garantis que j'en sais plus long que l'honorable député (M. George Taylor) et je puis mettre de l'argent à l'appui.

M. GEORGE TAYLOR: Je ne parie pas d'argent.

M. NESBITT: Mon honorable ami devrait être raisonnable. Il est impossible d'acheter de l'orme de montagne scié, sans l'aubier, pour $20.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela me fait plaisir de voir un homme compétent répondre à mon honorable ami (M. George Taylor)...

M. GEORGE TAYLOR: Je n'admets pas que l'honorable député d'Oxford-nord soit un homme compétent—qu'il puisse connaître la loi et le prix du bois. Je lui dirai que nous pouvons acheter de l'orme—nous en avons refusé—à $12 le 1,000 pieds, non scié . . .

M. NESBITT: Je ne crois pas qu'il y ait au monde quelqu'un assez sot pour vendre de l'orme de montagne, scié sans l'aubier, à $20 le 1,000 pieds. Même l'orme de marais ne peut pas être acheté à $12 le 1,000 pieds à moins de l'accepter scié avec l'aubier.

M. GEORGE TAYLOR : Nous en achetons, de 4, 5 et 6 pouces, scié spécialement d'une épaisseur de cinq huitième pour $12 le 1,000 pieds.

M. NESBITT: En grume?

M. GEORGE TAYLOR: Non. Je sais ce que nous faisons.

L'hon. M. PUGSLEY: D'après ce que me dit l'ingénieur en chef de mon département—et il s'y connaît parce qu'il achète continuellement de ces matériaux—je suis porté à croire que mon honorable ami d'Oxford-nord (M. Nesbitt) est un homme plus compétent que l'honorable député (M. George Taylor).

M. COWAN: Sur quoi le ministre appuie-t-il son jugement?

L'hon. M. PUGSLEY: Sur l'opinion d'une personne qui connaît les prix.

M. COWAN: Je pensais que c'était sur le bruit que faisait l'honorable député.

M. NESBITT : J'ai dans mon bureau une lettre qui m'offre $18 pour de l'orme de marais, en grume, écorcé.

M. MIDDLEBRO: Vient-elle du Gouvernement?

M. NESBITT: Non. d'un particulier.

L'hon. M. PUGSLEY: Adopté.

M. GEORGE TAYLOR: Non, le ministre allait donner des explications à propos des outils.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela s'est passé quand le travail était fait par nos propres ouvriers?

M. GEORGE TAYLOR: Parlez des $30 pour deux forges à main?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela dépend du temps pendant lequel on a utilisé ces forges.

M. GEORGE TAYLOR: Vous pouvez en acheter pour $15 l'une.

M. S. SHARPE: Quelle est la différence entre les dépenses d'entretien et les dépenses d'exploitation qui sont indiquées dans le rapport déposé à la demande de l'honorable député de Welland (M. German)?

L'hon. M. PUGSLEY: Il est parfois difficile d'établir une ligne de démarcation entre les deux dépenses. Dans les dépenses d'exploitation sont compris les salaires, le charbon, l'huile et autres articles de cette nature. On peut aussi inscrire au compte des dépenses d'exploitation quelques légères réparations. C'est alors qu'il est difficile d'établir la démarcation.

M. S. SHARPE: Quel système adopte le département?

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur en chef me dit que l'on inscrit au compte d'entretien les réparations qui ne peuvent pas être faites convenablement par l'équipage quand le bateau est en service.

M. S. SHARPE: Les dépenses de chacune de ces dragues sont-elles inscrites séparément dans le rapport de l'auditeur général—toutes les dépenses pour chaque drague?

L'hon. M. PUGSLEY: Je le crois.

M. S. SHARPE: Dans le cas de la drague "Challenge", je trouve à la page V-305 du rapport de l'auditeur général, exercice 1908-09, les item inscrits au débit du crédit adopté, pour une somme de $7,394.44. Mais dans le rapport déposé, les dépenses d'exploitation et d'entretien s'élèvent à $12,058.27. Pourquoi les item du rapport de l'auditeur général et de l'état déposé ne correspondent-ils pas?

L'hon. M. PUGSLEY: La raison peut être la suivante: le compte à la page V-305 est, je crois, pour réparations à un dragueur. Dans l'état que le département a déposé, il y a le coût de l'exploitation, $5,976 et le coût de l'entretien $6,081. L'auditeur général peut ne pas inscrire le coût des réparations du dragueur ou de l'exploitation et de l'entretien, de la même manière que le fait le département, il peut adopter une autre méthode. Mais le total, pour le "Challenge" devrait être le même. Les deux item, réparations aux dragueurs et dragage, devraient, si on les additionne,

donner le total que nous avons dans notre état. La différence pourrait être produite par le fait que l'auditeur général adopte un autre système pour les dépenses d'exploitation.

M. S. SHARPE: Je comprends que la dépense inscrite au compte d'une drague, pour l'entretien et la mise en œuvre, devrait être inscrite au compte de la drague dans le rapport.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, parce qu'il y a un autre chapitre pour le dragage. Mon honorable ami verra dans le budget, à la page 72, pour Ontario et Québec, le dragage qui comprend les dépenses d'exploitation.

M. BOYCE: Tient-on un compte spécial pour ces travaux de dragage, en établissant le coût du dragage et la quantité de matières que la drague a extraites, de façon à avoir une idée du travail que la drague fait par jour et par quantité, en classifiant le coût et en se rendant compte du prix de ce genre de travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces comptes sont établis théoriquement. Mon honorable ami les trouvera tous dans le rapport annuel du département. Le rapport ne contient pas de prévisions pour la dépréciation, ainsi il donne le coût réel de l'exploitation avec la quantité de matières draguées.

Outillage de dragage, Manitoba, $13,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à pourvoir à la construction d'un nouvel outillage de dragage pour faire les travaux nécessaires dans la province de Manitoba. Nous avons besoin d'une coque nouvelle et d'une chaudière ainsi que d'un petit remorqueur pour le dragueur "Assiniboine"; aussi d'une nouvelle coque pour le dragueur "Crane" et d'améliorations dans la machinerie.

M. BRADBURY: Où ce dragueur sera-t-il utilisé?

L'hon. M. PUGSLEY: L'"Assiniboine" travaille à l'embouchure de la rivière Rouge près de Selkirk.

M. BRADBURY: S'agit-il du nouveau dragueur construit l'an dernier avec un vieux bateau cureur.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que l'"Assiniboine" a été réparé il y a un an et demi.

M. BRADBURY: La drague dont je parle était un bateau cureur qui a été transformé en drague. Je crois qu'ils travaillent tous les deux à l'embouchure de la rivière Rouge. L'un est une drague suceuse, l'autre une drague à cuillère.

L'hon. M. PUGSLEY: Les noms des dragues ne me sont pas très familiers, mais l'ingénieur en chef me dit que l'"Assiniboine" opère à l'embouchure de la rivière Rouge.

Outillage de dragage, Saskatchewan et Alberta, $65,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à construire deux bateaux cureurs et des arrache-pierres qui seront utilisés dans la rivière Saskatchewan. Nous constatons que ces bateaux sont absolument nécessaires pour enlever les galets et améliorer la navigation de la rivière.

Outillage de dragage, Colombie-Anglaise, $160,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Un nouveau dragueur élévateur est nécessaire. Il coûtera $135,000, et nous avons besoin d'une chaloupe à gazoline pour le service du sous-ingénieur provincial sur la rivière Thompson, elle coûtera $5,000. Nous avons aussi besoin d'un excavateur pour opérer dans le port de Victoria, $30,000. Nous devrons augmenter beaucoup ce crédit. On demande d'une façon urgente des améliorations dans le port de Victoria et nous voulons faire rapidement ces améliorations parce que le Grand-Tronc-Pacifique a décidé de construire un quai dans le port de Victoria. La compagnie s'est adressée au département pour lui demander d'approuver le choix de l'emplacement et ces travaux de construction seront un obstacle sérieux pour les navires qui entrent dans le port si nous ne l'élargissons pas considérablement. Nous devrons faire sauter beaucoup de rochers et aussi draguer sur une vaste étendue. Nous étudions en ce moment les possibilités d'achat de deux briseurs de rochers Lobnitz. Nous avons l'intention de nous servir de tous les deux et aussi d'avoir une double équipe pour faire le travail aussi rapidement que nous le pourrons. L'entreprise est très nécessaire à raison de l'augmentation du nombre des navires qui viennent dans le port de Victoria. Il y a des bateaux qui vont de Seattle à Victoria, de Vancouver à Victoria, de Prince-Rupert à Victoria et le nombre doit être augmenté de ceux qui ont été achetés dernièrement par le Grand-Tronc-Pacifique. Par conséquent, nous devrons demander un peu plus tard une augmentation considérable de ce crédit. Pour le port de Vancouver également nous aurons besoin d'une augmentation considérable. Nous avons fait faire une étude hydrographique très sérieuse de l'entrée du port de Vancouver ou de ce qui est connu sous le nom de première passe, et nous nous proposons de faire très prochainement un travail important et très nécessaire, je veux dire l'élargissement du chenal d'environ 1,200 pieds. Ces travaux nous coûteront probablement $400,000 non compris le prix du dragueur. Nous aurons besoin d'un dragueur spécial pour faire cet ouvrage plus rapidement et à meilleur compte.

Le dragueur que l'ingénieur recommande est à l'élévateur.

M. COWAN: S'agit-il du dragueur dont vous avez parlé?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, et ce dragueur coûtera, d'après évaluation, une somme qui s'élèvera à tout près de $275,000, en plus les droits de douane.

M. BLAIN: Ne pourrait-on pas le faire construire au Canada?

L'hon. M. PUGSLEY: Le seul dragueur de ce type qui ait jamais été construit au Canada est le "Fielding" qui a été fait dans les chantiers de Sorel et qui coûte beaucoup plus que ce dont il est question. Nous pourrions le faire construire au Canada, mais il faudrait beaucoup de temps et le travail est urgent. Nous n'avons pas encore absolument décidé que nous nous adresserions à l'étranger. Si nous pouvons le faire construire au Canada d'ici à ce que nous le mettions en activité, je serais très content qu'il en soit ainsi.

M. COWAN: J'ai compris que le ministre disait que le dragueur élévateur auquel ce crédit de $135,000 est destiné, devra faire des travaux dans la première passe?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. COWAN: Il s'agit du dragueur dont le ministre a parlé?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. COWAN: D'après ce que j'ai compris, les rapports des différents ingénieurs qui ont étudié la question disent qu'un dragueur ordinaire à cuillère ou une drague suceuse ne sera pas suffisante; il faut un dragueur à élévateur. Ai-je bien compris que le ministre a dit que ce dragueur serait commandé au Canada?

L'hon. M. PUGSLEY: Non. J'ai dit que je pensais que ce serait plus avantageux pour nous d'acheter ce dragueur en Europe, parce que ces dragueurs ne sont pas ordinairement construits au Canada. Je ne connais pas, à l'exception du "Fielding", un autre dragueur à élévateur qui ait été construit au Canada. La capacité du "Fielding" est à peu près la même que celle du dragueur que nous nous proposons d'acheter et si mes chiffres sont exacts nous pourrons nous procurer ce dragueur, qui est en acier avec une capacité d'environ 800 à 1000 verges cubes par heure, pour environ la moitié du prix du "Fielding", non compris les droits de douanes. Si, après enquête, nous reconnaissons que nous pouvons nous procurer un dragueur à élévateur construit au Canada dans un espace de temps raisonnable, je serais vraiment charmé que nous puissions nous le procurer au pays, mais je ne suis pas sûr que nous puissions l'avoir beaucoup plus vite si nous l'achetons à l'étranger.

M. COWAN: C'est l'avis de l'ingénieur du Gouvernement, n'est-ce pas, qu'il sera nécessaire, pour avoir un bon dragueur, de le commander en Angleterre?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, de l'ingénieur local.

M. COWAN: Le ministre a-t-il dit que cet item devrait être augmenté?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. COWAN: Par conséquent les $90,000 prélevés sur ce crédit, ne seront pas employés à l'acquisition du dragueur ou de l'outillage?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, nous nous servirons des $90,000 pour les travaux.

M. COWAN: Pourrais-je demander au ministre qui, je suis très heureux de la reconnaître, a consacré beaucoup d'attention à la première passe, quand les travaux de dragage seront ordonnés et quand ils commenceront?

L'hon. M. PUGSLEY: Le dragueur sera commandé immédiatement après l'adoption de la loi du budget. Jusque-là nous n'avons pas l'autorisation de faire une commande, mais immédiatement après l'adoption de la loi nous commanderons le dragueur. Nous faisons des recherches et nous nous procurons tous les renseignements, mais nous ne pouvons pas conclure un marché avant l'adoption de la loi du budget. Je reconnais toute l'importance qu'il y a à se mettre à l'œuvre le plus tôt possible pour élargir la première passe et aussi pour se mettre à l'œuvre dans le port de Victoria. Les travaux dans les deux endroits, sont réclamés avec instance et je puis assurer nos honorables amis de la Colombie-Anglaise et particulièrement mon honorable ami de Vancouver (M. Cowan) qu'il n'y aura pas de temps de perdu après l'adoption de la loi du budget.

M. COWAN: Je pense que le ministre sait que du côté sud de la passe il existe des rochers submergés ou en partie submergés que les ingénieurs conseillent de faire disparaître.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. COWAN: Environ 63,000 verges, je crois. Puis-je demander au ministre quel outillage il va se procurer pour faire disparaître ces rochers.

L'hon. M. PUGSLEY: Ils seront enlevés au moyen de l'excavateur Lobnitz. Nous nous proposons également de faire disparaître l'écueil de Parthia.

M. COWAN: C'est pour cela que ces broyeurs ont été achetés.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, nous avons l'intention de nous servir à cet endroit et dans le port de Victoria de ces excavateurs Lobnitz. Nous les mettrons d'abord à l'œuvre dans le port de Victoria, mais nous commencerons les travaux dans la première passe aussitôt que nous le pourrons sans inconvénient et nous utiliserons les excavateurs Lobnitz sur le côté sud du chenal.

M. COWAN: Je crois que l'attention du ministre a été attirée, pendant qu'il était à Vancouver, sur la nécessité d'établir des mouillages pour les navires dans la baie des Anglais et que le dragage et le brise-lames coûteront environ $50,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne me souviens pas exactement du prix auquel les travaux ont été évalués, mais je me souviens que mon attention a été attirée sur la nécessité de ces travaux.

M. COWAN: Puis-je demander a ministre quelle disposition a été prise en vue de ces travaux très urgents?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous demandons un crédit pour l'outillage du dragage dans la Colombie-Anglaise. Nous avons plusieurs propositions urgentes qui nous sont faites dans la Colombie-Anglaise à propos du dragage. Nous avons le Fraser, le bras nord du Fraser, l'entrée de la rivière False, la passe de Vancouver, le port de Victoria et celui de Nanaïmo. Ce sont les places les plus importantes.

Nous avons encore un grand nombre de ports moins importants dans la Colombie-Anglaise où les travaux de dragage sont instamment réclamés. Tout ce que je puis dire ce soir à mon honorable ami, c'est que nous donnerons toute notre attention aux travaux de dragage dans le bassin à l'entrée de la rivière False, aussitôt que nous le pourrons, mais je crois que le premier travail à faire doit être l'élargissement de la passe.

M. COWAN: Le budget actuel ne contient aucun crédit à ce sujet.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, pas spécialement pour les travaux de la rivière False. Les travaux peuvent être faits sur le crédit général si nous avons assez d'argent.

M. COWAN: Je croyais que l'ingénieur avait conseillé de construire un brise-lames et de faire quelques travaux de dragage à l'entrée de la rivière False.

L'hon. M. PUGSLEY: Il nous faudrait pour cela un crédit spécial. Je n'avais pas compris qu'un brise-lames était nécessaire, mais je pensais qu'il fallait simplement draguer le bassin et les abords pour établir des mouillages aux navires qui entrent dans la rivière False.

M. COWAN: Les crédits qui sont demandés à la Chambre prévoient la disparition de l'écueil de Parthia? Je crois que le ministre sait que ces travaux ne nécessiteront pas un excavateur, mais qu'un dragueur ordinaire sera suffisant.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, l'élargissement de la passe et l'enlèvement de l'écueil de Parthia pourront être faits à même le crédit général du dragage, mais je ne dis pas que les derniers travaux pourront être faits.

M. COWAN: Le ministre, avec une vue très pénétrante de la situation, malgré la réception dont il a été l'objet à Vancouver, a eu l'obligeance de nous dire que nous aurions une drague avant la fin de la saison. Nos saisons sont bien longues, elles sont comme notre patience. Nous serions heureux que le ministre veuille bien nous dire, si c'est possible, quand nous pourrons avoir dans le port un dragueur pour l'ouvrage général.

L'hon. M. PUGSLEY: D'après les meilleurs renseignements que j'ai pu me procurer, je crois que nous pourrons avoir un dragueur élévateur terminé vers le milieu ou la fin de juillet et nous pourrons probablement le mettre à l'ouvrage dans le port de Vancouver vers le 1er septembre.

M. COWAN: Je ne parlais pas du dragueur élévateur, mais de la drague ordinaire à cuillère qui a beaucoup d'ouvrage à faire à cet endroit, par exemple, l'enlèvement de l'écueil de Parthia. Je crois que l'ingénieur a recommandé très fortement qu'un dragueur soit envoyé là immédiatement pour faire ces travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Je dois dire à mon honorable ami que toutes les dragues sont occupées. Le "King-Edward" est, je crois, en ce moment même occupé à draguer dans la rivière False à la demande de la ville de Vancouver. Nous l'avons fait venir de Nanaïmo précisément pour y faire des travaux urgents. Ce que nous essayons d'obtenir, c'est que tous les dragueurs soient occupés continuellement. Je puis assurer à mon honorable ami que l'enlèvement de l'écueil de Parthia sera fait aussitôt que nous le pourrons.

M. BURRELL: Je n'ai pas saisi parfaitement ce que le ministre a dit à propos d'une chaloupe de $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette chaloupe est destinée à M. Aylmer, l'ingénieur ordinaire pour le service de la rivière Thompson.

M. BARNARD: Quels travaux fait-il dans la rivière Thompson?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a beaucoup de travaux à faire par là, tout autour, à l'est, à l'ouest, au nord et au sud. Par exem-

ple l'inspection des bois flottants et le déblaiement du canal. La rivière Thompson communique avec les lacs Shuswap et ses fonctions nécessitent sa présence dans ces parages. Il m'a dit, quand j'étais l'an dernier en Colombie-Anglaise, qu'il ne pouvait pas faire son travail sans une chaloupe pour lui permettre de se rendre dans ces eaux intérieures.

M. BURRELL : L'ingénieur change-t-il sa résidence de Revelstoke à Kamloops?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. BURRELL: Le ministre a reçu une demande pour draguer la rivière Thompson-nord afin de la rendre navigable. Ces travaux seront-ils compris dans le crédit?

L'hon. M. PUGSLEY : Ils ne sont pas compris dans ce crédit, mais si ces travaux sont conseillés par M. Aylmer, ils seront l'objet d'un examen tout particulier. Il a pensé que Kamloops serait une localité plus centrale pour lui en raison des devoirs nombreux qu'il a à remplir dans différentes directions.

M. BARNARD: Au sujet de l'excavateur dont le ministre a parlé à propos du port de Victoria, quand pense-t-il à peu près faire commencer les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous devrons faire construire de très grands chalands sur lesquels nous placerons l'outillage pour forer le rocher et il faudra probablement trois ou quatre mois avant la livraison de cet outillage à forage, car on le fait en Angleterre. Naturellement je ne peux pas conclure un marché avant l'adoption de la loi du budget.

M. DANIEL : Il semble que ce rapport n'est pas conforme à l'ordre de la Chambre, parce qu'il contient seulement une liste des bateaux dragueurs possédés par le département des Travaux publics. L'état porte que c'est un rapport en conformité d'un ordre de la Chambre des communes en date du 15 mars 1909, donnant le nombre et les noms des différents bateaux dragueurs que possède l'administration. Il s'agit ici seulement des dragueurs possédés par le département des Travaux publics et c'est pourquoi le rapport n'est pas conforme à l'ordre de la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY : Il est conforme en ce qui concerne mon département. C'est au département de la Marine et à celui des Chemins de fer et Canaux de déposer séparément leur état. Ce document est limité au département des Travaux publics et il ne peut pas en être autrement. Si mon honorable ami veut bien attirer l'attention des autres ministres sur ce point, je n'ai pas de doute qu'ils déposeront les renseignements qui les concernent dans le rapport.

M. S. SHARPE: Pourquoi devrait-il être nécessaire à un député d'appeler davantage l'attention du Gouvernement?

L'hon. M. PUGSLEY: Il peut se faire que le député n'ait désiré connaître que les dragueurs du département des Travaux Publics. Je sais qu'il s'adressait à moi.

M. COWAN: A propos des travaux dans la première passe, quelle est la capacité des dragueurs élévateurs, quelle est la quantité de déblais évalués et qui sera enlevée et la somme de $90,000 suffira-t-elle pour exécuter les travaux jusqu'à la fin de l'année?

L'hon. M. PUGSLEY: La quantité est évaluée à environ 2,500,000 verges et le prix réel de l'enlèvement avec un dragueur à élévateur puissant, sans compter l'intérêt sur le coût du dragueur, l'usure, le fonds d'amortissement, etc., sera probablement de 15 cents par verge cube. Le dragueur a une capacité d'environ 800 verges cubes par heure. Il n'y aura pas de difficultés pour faire continuer les travaux dans le port. Quand le dragueur sera là-bas, on le maintiendra à l'œuvre.

Nouveau matériel à draguer—crédit général, $540,000.

M. S. SHARPE: Quel est le plus bas prix par verge cube pour le dragage fait dans le port de Québec par suite du marché passé avec Dussaud-Lemieux?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit d'une entreprise complète pour construire un quai et également pour draguer. Pour le dragage mes souvenirs me disent que par verge cube, mesure au bateau pour le remplissage des travaux de coffrage, on a payé 57 cents.

M. S. SHARPE: Quand le ministre loue un chaland à un sous-entrepreneur, il loue l'équipage et l'outillage?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, simplement le chaland.

M. S. SHARPE: Dans le cas d'un dragueur?

L'hon. M. PUGSLEY : Si nous louons un dragueur, cela comprend l'équipage parce que nous devons entretenir notre équipage à bord.

M. S. SHARPE: De sorte qu'en 1908, quand le dragueur "International" fut loué à Dussaud et Lemieux, nous avons reçu $25,200 à raison de 15 cents par verge cube. Cela ferait 168,000 verges cube pour lesquelles l'entrepreneur aurait reçu 57 cents par verge cube, et bien que nous ayons fourni la drague, payé l'équipage et les salaires et pris à notre charge les dépenses entières du dragueur, nous n'avons reçu que 15 cents par verge cube.

En d'autres termes, l'entrepreneur a gagné 42 cents par verge cube et pour le loyer du dragueur seulement, il a fait un profit d'environ $57,200. L'ingénieur ordinaire, M. Valiquette, a déclaré l'an dernier, au comité des comptes publics, que si le département recevait en réalité $150 par jour, donnant en apparence un profit de $25 par jour, il fut prouvé par le témoignage de cet ingénieur que parfois on draguait jusqu'à 1,000 verges cubes, payées $800 ou $900, de sorte que l'entrepreneur faisait un profit de $600 à $700 par jour avec le dragueur, tandis que le département ne recevait que $25. D'après les déclarations du ministre, cet item donnera avec la drague possédée et exploitée par l'Etat un profit . . .

L'hon. M. PUGSLEY: De quel dragueur s'agit-il?

M. S. SHARPE: De l' "International". Le gouvernement paye toutes les dépenses et tout ce qu'il reçoit c'est 15 cents et il donne à l'entrepreneur 57 cents pour le travail que nous faisons avec nos hommes et notre dragueur en payant nous mêmes toutes les dépenses. En d'autres termes l'entrepreneur a fait un bénéfice de $67,000 dans cette opération.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député est loin de donner tous les faits comme ils se sont passés.

M. S. SHARPE: J'ai donné tous les faits d'après les réponses du ministre.

L'hon. M. PUGSLEY: Il a omis quelques faits.

M. S. SHARPE: Dans ce cas, c'est dû aux réponses du ministre.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a oublié quelque chose. Le contrat a été signé longtemps avant que je devinsse ministre des Travaux publics. Je l'ai trouvé en vigueur quand je suis devenu ministre. Le dragueur "International" faisait du dragage pour le coffrage construit par l'entrepreneur, c'est vrai, mais il draguait aussi le chenal et dans des circonstances ordinaires les matériaux provenant du dragage auraient dû être transportés à trois milles environ et déversés dans l'eau profonde. Mais l'entrepreneur, qui avait passé le marché pour les travaux de coffrage, de dragage et de remplage—marché qu'il avait obtenu en sa qualité de plus bas soumissionnaire, après concurrence publique—acheta ces matériaux au Gouvernement et les paya 15 cents par verge cube, non seulement pour les travaux de coffrage, mais aussi pour d'énormes quantités sur laquelle l'administration ne lui payait pas un sou. Il en est résulté, comme cela a été prouvé au comité des comptes publics, que le Trésor public avait gagné dans l'opération.

M. S. SHARPE: Je ne me souviens pas de cela.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député de Leeds (M. G. Taylor) a soulevé cette question il y a deux ans mais quand il s'est aperçu de la vérité, il l'a laissé tomber comme une pomme de terre brûlante et nous n'en avons plus entendu parler jusqu'à ce que mon honorable ami l'ait ressucitée ce soir. Quand je devins ministre j'ai constaté, à propos d'une entreprise considérable, qu'on ferait plus de dragage pour remplir le coffrage et moins de travail dans le chenal et j'ai compris que l'affaire ne marcherait pas comme auparavant. Les entrepreneurs continuaient à bâtir le coffrage pour lequel leurs soumissions étaient très basses — beaucoup plus basses qu'on ne pourrait le faire aujourd'hui, étant donnée l'augmentation du prix des matériaux. Alors j'ai passé un nouveau marché et j'ai insisté pour qu'ils payent $200 par jour pour utiliser la dragueur. Après avoir compté le coût de l'exploitation, l'usure du matériel, le fonds d'amortissement et un profit raisonnable pour l'entrepreneur, ce prix laisse à l'Etat un bénéfice de $110 pour le dragueur "International".

M. S. SHARPE: Combien de verges cubes par jour?

L'hon. M. PUGSLEY: Le nombre varie d'un jour à l'autre. Un jour on rencontrera des matières résistantes et on en draguera une quantité moindre ou bien une tempête peut s'élever pendant laquelle le dragueur restera plus ou moins inactif.

M. S. SHARPE: Ce que dit l'honorable ministre peut être très clair, mais je ne parviens pas à le comprendre. Le fait, dans sa simplicité, est que le dragueur a été loué à l'entrepreneur sur une base de 15c. par verge cube et on le paye à raison de 57c par verge, de sorte que pendant que le dragueur du département faisait l'ouvrage, l'entrepreneur recevait pour cet ouvrage un profit de 42c par verge cube.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas cela.

M. S. SHARPE: L'honorable ministre obscurcit la question en parlant de différents marchés secondaires, de déverser en bas du fleuve, de remplir les travaux de coffrage, mais le fait principal est que le dragueur a été loué à l'entrepreneur à raison de 15c la verge cube et l'entrepreneur a été payé 57c par verge cube, ce qui lui laissait un profit net de 42c sur notre travail.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela ne s'est pas passé ainsi. La question a été éclaircie il y a deux ans au comité des comptes publics et nous n'en avons pas entendu parler à la dernière session par mon honorable ami ou par le député de Leeds (M. G. Tay-

lor) quand la question était fraîche à la mémoire de chacun. Mais aujourd'hui, quand non seulement mon honorable ami, mais d'autres députés ont oublié les faits les plus essentiels pour comprendre ce qui s'est passé, il ressuscite cette affaire. Mais en le faisant il oublie le fait le plus essentiel à savoir que si nous avons payé pour une partie des déblais dragués 57c par verge cube, l'entrepreneur a payé au Trésor public des milliers de verges cubes pour lesquelles il ne recevait pas un sou du département, de sorte qu'un compte équilibrait l'autre et que le département a reçu plus qu'il n'a payé à l'entrepreneur. Quand je suis arrivé au ministère, j'ai constaté qu'il y avait plus de dragage à faire pour le coffrage et moins pour le chenal. De sorte que j'ai fait payer à l'entrepreneur $200 par jour pour l'usage du dragueur, sur lequel nous avons fait un profit net de $110. Il y a beaucoup de jours où le dragueur ne ferait pas une moyenne de 700 verges, il ne fait pas cela en moyenne dans la saison. Par conséquent, nous recevrions 40 ou 50c par verge cube pour le travail fait dans certains jours.

M. S. SHARPE: Quand nous louons un dragueur à tant par verge cube, s'il y a un jour où le dragueur ne travaille pas l'administration paye l'inspection.

L'hon. M. PUGSLEY: Que le dragueur travaille ou se repose, ce paiement se fait chaque jour.

M. S. SHARPE: Je ne parle pas des $200 par jour, mais de l'item par verge cube.

L'hon. M. PUGSLEY: C'était un marché conclu avant mon arrivée au ministère.

M. S. SHARPE: Le ministre admettra peut-être que j'avais raison pour l'année 1908.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, parce que mon honorable ami laisse de côté l'énorme quantité de dragage fait dans le chenal et pour lequel l'entrepreneur ne recevait pas un sou de l'administration et qui, si le marché n'avait pas été passé avec l'entrepreneur, aurait dû être remorqué jusqu'à l'eau profonde, à trois ou quatre milles de là. Pour ces milliers de verges cubes de matières draguées, l'entrepreneur nous a payé et s'en est servi pour remplir et soutenir le coffrage.

M. S. SHARPE: S'il n'avait pas obtenu ces déblais de l'administration il se les serait procurés ailleurs.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais nous aurions dû les remorquer jusqu'à la mer et les y déverser.

M. CROCKET: Les $90 par jour suffisent-ils à payer les salaires de l'équipage et les dépenses relatives au dragage ainsi que l'intérêt sur le capital?

M. PUGSLEY.

L'hon. M. PUGSLEY: $90 payent les salaires, le charbon, l'intérêt sur le capital et une somme raisonnable pour l'usure du matériel.

M. CROCKET: Quelle est la capacité du dragueur.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand il travaille dans des circonstances favorables il peut draguer environ 700 verges cubes par jour à cette profondeur de l'eau.

M. CROCKET: Quelle est la profondeur de l'eau?

L'hon. M. PUGSLEY: 48 pieds.

Dragage, Provinces maritimes, $675,000.

M. CROCKET: Donnez-nous les détails.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est impossible de dire avec des détails minutieux où cette somme sera dépensée. Nous avons reçu beaucoup de demandes de différentes régions des provinces. Cette somme est destinée à payer la mise en œuvre des dragueurs du département ainsi que les entreprises données par contrats.

M. CROCKET: Le ministre a-t-il une évaluation qui indique ou se fera le dragage?

L'hon. M. PUGSLEY: Il faudra $250,000 pour les dragueurs du département, et environ $425,000 pour les travaux donnés par contrats. Nous avons reçu beaucoup de demandes de divers points de la Nouvelle-Ecosse. Du Nouveau-Brunswick nous avons reçu des demandes urgentes pour draguer à Miramichi et autres localités. Nous avons reçu des requêtes très urgentes pour draguer les ports de Bathurst, Shédiac, Tracadie, Bouctouche, Richibouctou, Saint-Andrews et Leonardsville. Nous avons des demandes pour draguer le fleuve Saint-Jean, le Grand lac, dans l'île du Prince-Edouard et dans un grand nombre d'autres endroits. Jusqu'à ce que nous ayons examiné avec soin les évaluations après que le crédit aura été accordé, nous ne pouvons pas dire ou les différents dragueurs seront mis à l'œuvre.

M. BLAIN: Tout cela se fera l'été prochain?

L'hon. M. PUGSLEY: Autant que nous pourrons le faire.

L'hon. M. EMMERSON: Je n'ai pas entendu . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Et Gaspareaux.

L'hon. M. EMMERSON: J'allais justement dire que je n'avais pas entendu le ministre parler de Gaspareaux. Je désirerais convaincre mon honorable ami de l'absolue nécessité de poursuivre l'œuvre commencée ici en 1901. Il n'était pas membre de cette Chambre à cette époque, et il est possible qu'il ne soit pas bien au courant de tous les

détails, mais dès 1901, le ministre des Travaux publics de l'époque, M. Tarte, avait fait préparer les levers et pendant un an ou deux des crédits affectés à ces travaux ont été inscrits au budget, ce qui était de nature à faire croire à cette population que les travaux seraient exécutés, mais les années passèrent et n'amenèrent que le désappointement.

Il y a à cet endroit plusieurs grands établissements industriels qui ont besoin de ces améliorations à la navigation. Il y a des scieries considérables, des fabriques de conserves et autres établissements. Les navires font escale à ce port et plusieurs bateaux montent et descendent la rivière. Le grand obstacle à la navigation est cette barre à l'embouchure. L'excuse qu'on a toujours donnée pour ne pas exécuter ces travaux, c'était qu'il n'y avait pas de dragues disponibles—que le Gouvernement n'avait pas de dragues dans les Provinces maritimes pour exécuter ces travaux.

En 1908, des soumissions furent demandées et on commença à draguer. Mais au printemps de 1909—malheureusement à mon point de vue et au grand détriment du travail déjà fait—le dragage ne fut pas continué. La session de 1909 tirait à sa fin, quand la drague du département arriva sur les lieux, et par suite des intempéries de la saison, elle dut bientôt cesser tout travail.

Le dragage exécuté en 1908 aurait été très utile si la barre avait été creusée de part en part, de manière à atteindre le chenal de la rivière, et tant que ce chenal ne sera pas atteint, toutes les dépenses faites jusqu'à présent, seront complètement inutiles.

Je sais que le ministre a fait tout son possible pour faire terminer ces travaux, et je sais aussi qu'il est assiégé de demandes, de toutes les parties des Provinces maritimes. Il y a plus de travail à faire que n'en peuvent exécuter les dragues du département. Il en a toujours été ainsi depuis que je m'occupe de ces questions, c'est-à-dire depuis 1900, date à laquelle j'ai occupé un siège dans cette Chambre pour la première fois.

Quoi qu'il en soit, je conseille fortement au département de poursuivre ces travaux dès cette année. Il me semble qu'il ne faudrait pas une somme considérable pour que le port et les expéditeurs pussent profiter des travaux déjà faits. Ce port est fréquenté par des navires d'un plus fort tonnage et il s'y fait un fort trafic de bois. Dans l'état actuel du chenal, les commerçants de bois expédient leurs produits au Cap-Tourmentin ou ailleurs, et sont obligés de supporter les frais d'un trajet par chemin de fer pour atteindre un port. Si le dragage était terminé, les navires remonteraient la rivière et prendraient leurs cargaisons aux quais des scieries à Port-Elgin.

M. CROCKET: Quelle est la distance entre Port-Elgin et l'embouchure de la rivière?

L'hon. M. EMMERSON: Je ne saurais dire au juste, mais je crois qu'elle est d'un mille ou un mille et demi.

M. BLAIN: A qui appartient le quai?

L'hon. M. EMMERSON: Les propriétaires des scieries possèdent des quais d'où ils expédieraient leur bois, si les navires pouvaient s'y rendre. Il y a aussi des établissements de pêche qui expédient des produits.

M. BLAIN: L'Etat possède-t-il un quai à cet endroit?

L'hon. M. EMMERSON: Je crois qu'il y a un ancien débarcadère, plus bas que le pont à bascule du chemin de fer. Mais le principal trafic se ferait aux quais situés au delà de ce pont. Le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard qui relie Sackville, à la jonction de l'Intercolonial, avec Cap-Tourmentin, en face de l'île du Prince-Edouard, passe à Port-Elgin et traverse la rivière à cet endroit. Le pont est à tablier mobile pour permettre aux navires de passer. Les bateaux d'un faible tonnage peuvent s'y rendre, et il se fait un fort trafic entre ce port et l'île du Prince-Edouard.

M. CROCKET: Les petits navires se rendent-ils à Port-Elgin, actuellement?

L'hon. M. EMMERSON: Oui; ceux d'un faible tirant.

M. CROCKET: Quel tirant?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils peuvent s'y rendre à la marée haute.

L'hon. M. EMMERSON: Le grand obstacle, c'est la barre qui ferme l'embouchure. Cette rivière se déverse dans la baie Verte. Cette barre a été formée par les vagues du détroit de Northumberland qui se prolonge dans la baie. On me dit qu'autrefois de plus gros navires pouvaient remonter la rivière et naviguer dans ces eaux.

M. CROCKET: Ne faudrait-il pas aussi draguer la rivière?

L'hon. M. EMMERSON: Pas pour atteindre Port-Elgin. Passé un certain point, la rivière est suffisamment profonde. C'est à l'embouchure qu'il faudrait faire du dragage; c'est du moins ce que je comprends. La population de cette région s'intéresse beaucoup à ses travaux. A plusieurs reprises elle a signé des pétitions et organisé des assemblées publiques. Elle porte un grand intérêt au développement commercial de cette partie du Nouveau-Brunswick et demande que ces travaux soient exécutés.

Je ne trouve pas d'expressions assez fortes pour insister auprès du ministre et lui faire comprendre l'importance et la nécessité de ces travaux. Je suis certain qu'il a reçu de nombreuses pétitions des habitants de la localité et qu'il est personnellement plus ou moins au courant de l'importance de ces travaux. Comme je représente cette circonscription, c'est naturellement à moi qu'on s'adresse et si je pouvais déployer auprès du ministre autant d'ardeur et autant de zèle que ces électeurs en déploient auprès de moi, je serais certain de réussir.

L'hon. M. PUGSLEY: A plusieurs reprises et dans les termes les plus chaleureux, mon honorable ami a insisté auprès du département pour qu'il fasse compléter ces travaux. Des représentations m'ont aussi été faites par des hommes d'affaires de Port-Elgin, et je suis bien aise d'annoncer à mon honorable ami que dès le commencement de la saison j'espère pouvoir faire continuer ces travaux par une drague du département—la même probablement qui a été envoyée à cet endroit l'an dernier.

L'hon. M. FIELDING: Je ferai observer à l'honorable ministre des Travaux publics qu'il y a beaucoup d'endroits dans la Nouvelle-Ecosse qu'il n'a pas mentionnés, mais au sujet desquels je ne manquerai pas de faire des demandes en temps et lieu,—endroits dans lesquels mes commettants sont intéressés.

M. BLAIN: Je croyais que tout le monde était servi dans le comté du ministre des Finances.

L'hon. M. FIELDING: Pas du tout. Il faut que mon honorable ami vienne visiter ce joli pays.

M. CROCKET: Je désire savoir de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) s'il a bien dit que la drague du département a été envoyée trop tard dans l'automne de 1909, pour faire du dragage.

L'hon. M. EMMERSON: J'ai commencé de bonne heure au printemps à insister auprès du ministre pour qu'il envoyât une drague à cet endroit. Sa réponse fut qu'il espérait en avoir une disponible sous peu, une qui était occupée soit dans l'île du Prince-Edouard ou la Nouvelle-Ecosse. Il espérait qu'elle serait disponible de bonne heure et qu'elle irait à Port-Elgin. Je suppose que c'est parce qu'il a été déçu que la drague n'est pas arrivée plus tôt. Elle est venue et a fait quelques travaux, mais l'hiver est arrivé de bonne heure et la température a été inclémente, et on fut forcé de cesser les travaux.

M. WRIGHT: Puisque l'honorable député de Westmoreland demande au Gouvernement d'affecter des crédits au dragages de certaines rivières d'importance secondaire, je profiterai de la circonstance pour demander si le gouvernement provincial ne consacre pas des sommes considérables à des travaux de cette nature.

L'hon. M. EMMERSON: Non. Les ports et rivières dans les Provinces maritimes, comme dans tout le Canada, sont non seulement sous l'autorité, mais sous la juridiction exclusive des autorités fédérales. Ni le Gouvernement ni la législature provinciale ne se reconnaissent aucune obligation sous ce rapport, pour la raison bien simple que ces travaux de dragage sont entrepris pour améliorer la navigation et que la navigation est du ressort exclusif des autorités fédérales.

M. WRIGHT: Dans Ontario, le Gouvernement fait exécuter beaucoup de travaux de cette nature, dans des cours d'eau comme celui dont vient de parler mon honorable ami.

L'hon. M. EMMERSON: Dans les ports?

M. WRIGHT: Dans des cours d'eau navigables.

L'hon. M. PUGSLEY: Le gouvernement provincial?

M. WRIGHT: Oui, j'en ai été témoin.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami voudra-t-il mentionner un cas où le gouvernement d'Ontario a fait faire du dragage, sauf, bien entendu, pour des fins d'assainissement?

M. WRIGHT: Dans les rivières et les lacs de Muskoka, où je l'ai vu moi-même à l'œuvre. Il fait exécuter des travaux de dragage en bas de Huntsville, où il a relié une série de lacs et rendu ces eaux navigables pour des bateaux à vapeur. Il a aussi fait faire des travaux dans des lacs isolés.

L'hon. M. EMMERSON: Dans ce cas, le gouvernement d'Ontario a fait preuve d'une générosité dont il convient de le féliciter.

M. WRIGHT: Il pourrait peut-être être amené à cesser, si le Gouvernement fédéral se charge de ces travaux dans les autres provinces.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis convaincu que mon honorable ami constatera que le gouvernement d'Ontario a déjà cessé depuis longtemps.

M. WRIGHT: Je sais personnellement que le gouvernement provincial a fait beaucoup de ces travaux dans les lacs du haut. Il ne serait pas juste de laisser ces travaux à la charge des autorités provinciales dans une province et de les faire exécuter par les autorités fédérales, dans les autres. Si c'est l'idée qu'on s'en fait dans les Provinces maritimes, je suis bien aise de le

savoir. A l'avenir nous saurons à qui nous adresser pour faire faire le dragage.

L'hon. M. PUGSLEY: Le Gouvernement fédéral a fait faire plus de dragage dans l'Ontario que dans toute autre province. Je crois même que nous en faisons plus dans Ontario que dans toutes les autres provinces réunies. Les travaux de dragage exécutés à Port-Arthur, à Fort-Wiliam, à Victoria-Harbour, à Midland, à Goderich, à Port-Burwell. à Port-Stanley. à Rondeau, à Cobourg, à Toronto, à Hamilton, à Dalhousie, dépassent le dragage que nous faisons dans toutes les autres provinces mises ensemble. Ce que mon honorable ami vient de dire est une surprise pour moi. Il est étrange qu'étant ministre des Travaux publics depuis quelques années, je n'aie jamais été informé que le gouvernement d'Ontario ait fait exécuter des travaux de dragage. Je n'ai jamais entendu parler de cela.

M. WRIGHT : A l'item suivant, le Gouvernement, demande un crédit général de $675,000 pour du dragage dans les Provinces maritimes, ce qui est plus que ce qu'il demande pour Ontario et Québec réunis. Le ministre est donc complètement dans l'erreur.

L'hon. M. PUGSLEY: Si mon honorable ami consulte le chapitre des dépenses imputables sur le capital, à la page 55, il verra pour Fort-William et Port-Arthur, $800,000; pour Tiffin, $120,000; pour Victoria-Harbour, $145,000.

M. CROCKET: Le ministre a-t-il calculé ce que coûteraient les travaux à faire à Gaspareaux, pour permettre aux navires de se rendre à Port-Elgin, comme le demande l'honorable député de Westmoreland?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois me rappeler qu'il faudra draguer environ 200,000 verges cubes.

M. CROCKET: Cela comprend-il le dragage de la rivière, de même que celui de la barre?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Ces travaux donneraient accès à Port-Elgin.

M. CROCKET: Je ne discuterai pas cette question qui est l'objet d'une enquête devant le comité des comptes publics. Mais j'ai vu le rapport de l'ingénieur régional, M. Stephens, dans lequel il est dit que la profondeur de l'eau varie entre 8 pouces et 5 ou 6 pieds. L'honorable député de Westmoreland possède peut-être quelques renseignements.

L'hon. M. EMMERSON : Par suite de la présence de cette barre, une grande quantité de bran de scie est descendue le courant et s'est accumulée à l'endroit où les eaux de la rivière et celles de la baie se réunissent. Il y a des bancs de sciure de bois qui gênent la navigation, mais les navires qui les touchent sont tirés par des remorqueurs, et le passage n'est pas difficile. La présence de ces bancs peut faire varier la profondeur de la rivière, près de l'embouchure. L'enlèvement de ces obstacles ne coûterait qu'une bagatelle. Le travail important, c'est le dragage de la barre, et le redressement du chenal, à l'endroit où il rejoint la barre.

M. CROCKET : Ai-je bien compris que le ministre dit que le dragage fait en 1908, ne coupe pas la barre de part en part, et que si le travail n'est pas terminé, la partie déjà creusée se remplira et que l'argent dépensé l'aura été inutilement?

L'hon. M. PUGSLEY : Quand le dragage aura complètement traversé la barre, le travail sera terminé.

L'hon. M. EMMERSON : Si on entreprend de creuser un chenal à travers une barre, et si on ne creuse que jusqu'à une certaine distance, sans donner un chenal ininterrompu entre le port et la mer, il est évident que le travail sera inutile et que l'argent aura été gaspillé.

M. CROCKET : C'est dans cet état que les travaux ont été laissés à l'automne de 1908?

L'hon. M. EMMERSON : Oui. Malheureusement, de fortes tempêtes ont nécessité le départ de la drague. C'est un endroit où le dragage est très difficile.

M. CROCKET : Par suite de la nature des déblais?

L'hon. M. EMMERSON : Non, mais par suite des vents, et de la position exposée de la drague. Quand le vent souffle dans une certaine direction la drague ne peut presque rien faire. Dans l'automne de 1908, le temps fut particulièrement orageux.

M. CROCKET: On a enlevé 1,300 verges cubes, dans une journée.

L'hon. M. EMMERSON : Je ne sais pas ce qu'on a pu faire dans une journée; je sais seulement que bien souvent on ne pouvait rien faire du tout. Je le sais personnellement. J'ignore ce que l'on pouvait faire quand le temps était favorable, mais pendant que je me trouvais sur les lieux ou dans les environs, j'ai souvent constaté que tout travail était impossible, par les gros temps. Il a fallu retirer la drague dans le mois de novembre.

M. CROCKET: Les explications de l'honorable député s'accordent en grande partie avec le rapport de l'ingénieur régional qui déclare que les travaux devront être continués, et que la partie déjà exécutée était de telle nature qu'elle se remplirait pendant la saison de 1909.

L'hon. M. EMMERSON: Je ne suis pas un expert en la matière, mais il me semble que c'est ce qui arriverait n'importe où.

M. CROCKET: L'ingénieur, dans son rapport, disait que les travaux devaient être continués l'an dernier. Je crois comprendre qu'ils ne l'ont pas été et que la barre n'est pas draguée jusqu'au chenal.

L'hon. M. EMMERSON : Mon honorable ami m'a mal compris. Les travaux ont été repris l'an dernier, mais trop tard pour être achevés, le mauvais temps ayant forcé la drague à se retirer.

M. CROCKET: Combien de temps la drague a-t-elle travaillé l'automne dernier?

L'hon. M. EMMERSON : Je l'ignore. J'étais alors aux Etats-Unis.

M. CROCKET: Je demande cela, parce que l'ingénieur en chef, dans sa déposition devant le comité des comptes publics à déclaré que la drague du département, n'est pas allée à cet endroit et n'a fait aucun travail l'automne dernier.

L'hon. M. EMMERSON : Elle y est certainement allée.

M. CROCKET: D'un autre coté, le ministre a déclaré l'autre jour qu'elle y était allée et avait fait du dragage en 1909.

L'hon. M. EMMERSON: Je sais par une personne très intéressée, un citoyen de Port-Elgin, qu'elle y est allée et a fait du travail l'automne dernier. Je répète que je ne le sais pas personnellement, vu que j'étais absent du pays, l'automne dernier.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que mon honorable ami est dans l'erreur quant à la déposition de l'ingénieur en chef. Je ne sais pas s'il a pu faire une semblable déclaration, sachant que la drague a été envoyée à cet endroit; il m'informe d'ailleurs, qu'il n'a jamais dit cela.

Ainsi que je l'ai déjà expliqué, après m'être convaincu que si ce travail devait être fait, il ne pourrait l'être que par une drague du département, j'ai fait tout mon possible pour en envoyer une dès le commencement de la session, mais toutes les dragues du département étaient engagées ailleurs dans des travaux pressants, et ce n'est que tard dans la saison, que j'ai pu en envoyer une à Gaspareaux. Elle fut mise à l'œuvre et continua jusqu'au moment où il fallut la retirer et l'envoyer prendre ses quartiers d'hiver. Nous nous proposons, cette année, de continuer le travail commencé en 1908 et poursuivi l'an dernier, pour permettre aux navires de se rendre à Port-Elgin.

M. CROCKET: Sans vouloir discuter les dépositions données devant le comité des comptes publics, je répète que j'ai certainement compris que l'ingénieur en chef a déclaré que la drague n'était pas allée à Gaspareaux. Je serai très surpris si le ministre ne trouve pas cette déclaration vers la fin de la déposition de son ingénieur en chef, lorsque je lui ai demandé si les travaux avaient été continués l'année suivante, lui rappelant en même temps la déclaration que le ministre avait faite devant la Chambre. Ou il m'a mal compris, ou je l'ai mal compris.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député sait que j'ai déclaré ici même que la drague est allée à Gaspareaux.

M. CROCKET: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur en chef me dit que l'honorable député l'a mal compris, ou que lui a dû mal interprêter la question, car il n'a jamais eu l'intention de rien dire de semblable. On peut voir dans les rapports le temps qu'elle est restée là.

M. JAMESON: Puisque nous en sommes à discuter le crédit général affecté au dragage dans les Provinces maritimes, je demanderai au ministre s'il a décidé de faire faire quelques travaux dans le port de Weymouth, cette année.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis pas dire dans le moment quand nous serons en état de commencer les travaux qu'il y a à faire dans le port de Weymouth. Notre intention est de reporter le crédit entre les localités où les travaux sont le plus urgent.

M. JAMESON: Je considère que le moment est bien choisi pour donner au ministre quelques renseignements sur les besoins de Weymouth. J'ai appelé son attention sur cette question l'an dernier, mais soit qu'il n'eût pas l'argent nécessaire ou que tous les arrangements eussent été faits pour la saison, il n'a pas pu se rendre à ma demande.

Certains travaux de dragage sont très nécessaires à l'entrée du port de Weymouth; il faudrait aussi redresser le chenal de la rivière. Il y a quelque temps les ingénieurs du département ont dressé un plan de la rivière et du port, et on nous a laissé entendre que certains travaux seraient exécutés prochainement. Rien n'a encore été fait. Je puis dire que les expéditeurs et autres de ce centre commercial important souffrent beaucoup du fait que les navires de la classe de ceux dont on a besoin à Weymouth, ne peuvent s'y rendre que très difficilement, en franchissant la barre et en remontant la rivière, en profitant de la marée. Il arrive aussi quelquefois que les deux bateaux qui font le service régulier de Weymouth sont obligés d'arrêter à la baie Sainte-Marie, parce qu'ils sont incapables de franchir la barre, à l'embouchure de la rivière.

J'ai expliqué l'an dernier qu'il se fait un commerce important à Weymouth qui est

le centre géographique du comté de Digby et d'une région très peuplée. Dans le voisinage immédiat il y a de grandes scieries et de grandes fabriques de pâte de bois; le trafic du port augmenterait considérablement si la navigation était rendue plus facile par quelques travaux de dragage et certaines autres améliorations.

Puisque le crédit de cette année est près du double de celui de l'an dernier, j'espère que le ministre pourra faire quelque chose pour Weymouth. D'après les rapports qui ont été déposés, le département des Travaux publics me paraît avoir à sa disposition pas moins de dix dragues, et comme trois d'entre elles, plus puissantes que celles que l'Etat possédait auparavant, ont été construites ou achetées depuis quatre ans, j'espère que le ministre lorsqu'il fera ses arrangements pour les Provinces maritimes, n'oubliera pas Weymouth.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai consacré beaucoup de temps à cette question de dragage à Weymouth, et tout en admettant que des travaux sont nécessaires à cet endroit, comme à beaucoup d'autres, dont nous ne pouvons pas nous occuper à présent, pour donner à Weymouth ce que la population demande, il faudrait faire des travaux tellement considérables que j'hésite à conseiller cette entreprise à mes collègues, du moins pour le moment.

Si je me rappelle bien, l'ingénieur en chef a calculé qu'il faudrait draguer environ 500,000 verges cubes. C'est un travail considérable et je ne suis pas en état, ce soir, de promettre formellement que ces travaux seront exécutés cet été, ni dire au juste quelle décision sera prise.

M. JAMESON: Un point qui pourra peut-être avoir quelque influence sur la décision de l'honorable ministre, c'est que depuis bien longtemps, depuis la confédération, je crois, le Gouvernement n'a jamais dépensé un sou pour le port de Weymouth, à l'exception d'une faible somme, à quelque distance de ce port. Je ne demande pas au ministre de faire exécuter tous les travaux que mentionne le rapport qu'il a sous les yeux, pour mettre ce port dans la situation qu'il devrait occuper; mais il pourrait faire quelque chose pour commencer. Il pourrait, par exemple, faire draguer la barre qui est à l'entrée du port; cela serait d'un grand secours pour les expéditeurs et les propriétaires des deux bateaux à vapeur qui font le service régulier de cette ville. Je ne demande pas qu'on fasse exécuter sur ce crédit, et cette année même, tous les travaux mentionnés dans le rapport, mais je maintiens qu'on devrait les commencer dès cette année, en y consacrant une partie de ce crédit.

M. CROCKET: Je désirerais avoir des explications du ministre, sur le dragage qui se fait dans le Nouveau-Brunswick. Combien a-t-on dépensé en dragage à Dalhousie, et quelle partie de ce crédit entend-on y dépenser durant la prochaine saison?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis fournir ce soir à mon honorable ami un état des travaux exécutés à Dalhousie. Je n'ai pas prévu que ce renseignement me serait demandé, vu que la question a fait l'objet d'une enquête devant le comité des comptes publics.

M. CROCKET: Combien a-t-on dépensé à Dalhousie depuis la clôture du dernier exercice?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais le dire ce soir.

M. CROCKET: Quand espère-t-on terminer les travaux de dragage au quai public et à la traverse de Dalhousie, près de la cale?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a beaucoup de dragage à faire à cet endroit, et la durée des travaux dépendra de la nature de la drague qui sera employée. Avec une puissante drague, on aura fini beaucoup plus tôt que si on emploie une des petites dragues. Je ne puis pas donner de réponse formelle ce soir, mais je suppose qu'il faudra toute la saison et peut-être deux saisons pour finir le dragage au quai public et au quai du chemin de fer.

M. CROCKET: Le ministre peut-il dire quelle quantité de dragage il reste encore à faire au quai public?

L'hon. M. PUGSLEY: On peut se procurer ce renseignement au département, mais je ne l'ai pas ici.

M CROCKET: J'aimerais à l'avoir.

L'hon. M. PUGSLEY: Je me ferai un plaisir de le procurer à mon honorable ami.

M. JAMESON: Le ministre a-t-il l'intention de continuer les travaux commencés l'an dernier à Digby?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a encore des travaux à faire à Digby, mais je ne puis dire dans le moment s'ils seront exécutés cette année. J'étudierai les rapports et je déciderai s'ils sont urgents ou non. Nous ne pouvons pas tout faire à la fois, et nous devons commencer par les plus pressants.

M. JAMESON: Les plans feront voir que les travaux n'ont pas été achevés.

L'hon. M. PUGSLEY: Je sais qu'il reste encore quelque chose à faire.

M. JAMESON: Pour mieux faire comprendre l'urgente nécessité de ces travaux, je dois dire que des arrangements ont été faits avec une compagnie de steamers qui fait le service entre New-York et la Nouvelle-Ecosse pour établir un service direct

entre Boston et Digby, à partir du 1er juillet. Ce navire aura besoin de plus d'espace que les bateaux qui font le service entre Digby et Saint-Jean. Ce nouveau service sera très utile à toute la Nouvelle-Ecosse et aussi au Nouveau-Brunswick, qui fournit une bonne partie de ce trafic d'été.

Je crois savoir aussi qu'on est en train de syndiquer les divers établissements de pêche de la Nouvelle-Ecosse et quand l'opération sera terminée, ces industries seront exploitées avec une nouvelle vigueur, et le trafic de Digby en sera fortement augmenté. Quelques travaux de dragage dans une partie du port suffiraient probablement pour loger ce navire de Boston et aussi les opérations de la flotte de pêche.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand il s'agira de faire la répartition du crédit, les besoins de Digby seront soigneusement étudiés.

Pour en revenir à Dalhousie, pendant la saison de 1909, la drague de MM. A. R. Loggie, "Reliable", a été envoyée à Dalhousie et a fait du dragage près du môle et près du nouveau quai pour les goélettes, de manière à donner 15 pieds d'eau, puis au quai public, pour donner aux gros navires un endroit pour accoster de 75 pieds de largeur, 600 pieds de longueur, 25 pieds de profondeur à la marée basse. On a enlevé 62,735 yards cubes de déblais et les travaux ont coûté $31,632.

M. CROCKET: Les travaux au quai de la Dalhousie Lumber Company sont-ils terminés?

L'hon. M. PUGSLEY: Jusqu'à une profondeur de 15 pieds, mais les navires qui fréquentent ce port exigent une profondeur de 21 pieds. C'est à nous de décider si nous devons continuer à draguer jusqu'à cette profondeur.

M. CROCKET: Combien a-t-on dépensé à cet endroit l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Depuis la clôture du dernier exercice, 30,546 yards cubes ont été enlevées.

M. CROCKET: A-t-on fait des travaux à Caraquet l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, on a dragué la batture dans le port. On a enlevé 48,772 verges cubes de déblai.

M. CROCKET: Ces travaux seront-ils continués cet été?

L'hon. M. PUGSLEY: Rien n'est encore décidé; ces travaux devront être complétés.

M. CROCKET: Quand le département concède des travaux, spécifie-t-il la profondeur à laquelle il faudra creuser, ou la quantité de déblai à enlever?

L'hon. M. PUGSLEY: Les deux systèmes ont été employés dans le passé. Nous considérons qu'il est préférable de déterminer à quelle profondeur le dragage devra atteindre et de la spécifier sur le devis. Je crois que c'est ce qui sera fait dans tous les cas, l'été prochain.

M. CROCKET: Je crois qu'à Caraquet la profondeur n'est pas mentionnée.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela est laissé à l'ingénieur régional. Il prépare les plans et la drague est supposée s'y conformer.

M. CROCKET: Cette manière de concéder les travaux me paraît très défectueuse. A Dalhousie, par exemple, il est simplement dit dans le contrat que des travaux de dragage seront exécutés à Dalhousie, sans préciser davantage. Les travaux sont concédés à un entrepreneur, et le marché reste valable d'année en année. D'après les documents, il semblerait que l'intention du département était de faire draguer autour du quai public. Mais au bout de quelques semaines la drague fut envoyée à un autre endroit, où l'on n'avait pas l'intention de faire faire des travaux au moment où l'entreprise a été adjugée.

Ces entrepreneurs travaillent la plus grande partie de la saison et recommencent la saison suivante, et le ministre déclare qu'il n'a aucune idée où cela s'arrêtera. C'est une manière très défectueuse de concéder des travaux entraînant des dépenses aussi considérables.

Les mêmes remarques s'appliquant à Loggieville et certains autres endroits où il se fait du dragage. Une entreprise est adjugée et personne n'a la moindre idée du temps que dureront les travaux. Tout dépend de ce que dira l'ingénieur régional. Il peut décider de faire continuer le dragage jusqu'à une profondeur de 15 pieds, comme dans le cas de Loggieville. L'année suivante le département décide de donner une profondeur de 20 pieds, le même entrepreneur continue et le département n'y peut rien.

Ce système est très défectueux. Si le ministre avait le moindre souci de mettre de l'ordre dans l'administration des affaires publiques, il ferait de nouveaux règlements afin que les marchés soient mieux précisés et que le département ait une idée de la date probable de la fin des travaux. A l'heure présente la maison A. et R. Loggie, et d'autres maisons du Nouveau-Brunswick ont obtenu la concession d'entreprises qui peuvent durer dix ans.

L'hon. M. PUGSLEY: Ou mon honorable ami oublie les faits, ou il croit que ce n'est pas la peine de les mentionner. Depuis que le département fait faire des travaux de dragage, la coutume a toujours été d'adjuger l'entreprise pour une localité déterminée. L'ingénieur régional est sur les lieux. C'est lui qui sait mieux s'il est préférable de faire deux tranchées ou une seule pour donner les facilités nécessaires, s'il

vaut mieux creuser à peu de profondeur d'abord pour atteindre le quai, puis poursuivre les travaux plus tard, pour donner une plus grande profondeur. La coutume a toujours été d'adjuger les travaux de dragage à faire sur un point désigné, sans spécifier exactement dans le marché, quels travaux particuliers devront être faits.

Mon honorable ami dit que l'entreprise adjugée à MM. Loggie ou d'autres peut se continuer pendant des années. Autant que je me rappelle les travaux ont été adjugés à MM. Loggie, pour la saison de navigation, ou toute autre durée que le ministre pourra fixer. Ainsi, à moins que le ministre ne prolonge la durée du marché, MM. Loggie et autres ne pourront faire du dragage que durant cette saison. Quant au renouvellement d'une adjudication, il est naturel que le ministre consulte ses ingénieurs; d'après le plan préparé par l'ingénieur régional, il voit quels travaux ont été faits, quelle profondeur il y a dans le port, quelles facilités sont données à la navigation et quelle nécessité il y a de continuer les travaux. C'est d'après ces données qu'il décide s'il y a lieu ou non de prolonger la durée de l'adjudication. Quant à Dalhousie, le marché a été fait pour toute l'entreprise.

M. CROCKET: Sans spécifier aucun travail en particulier.

L'hon. M. PUGSLEY: Le plan des travaux à exécuter a été préparé entièrement par l'ingénieur régional. L'honorable député a parlé de travaux faits sur un point plutôt que sur un autre. Le ministre n'a absolument rien à voir à cela. Cette question est laissée entièrement au personnel des ingénieurs et plus particulièrement à l'ingénieur régional. Ce dernier connaît les besoins du port et sait quels sont les travaux les plus pressants pour faciliter le trafic ,et c'est lui seul qui décide dans quel ordre les travaux seront faits. Ni le ministre ni les fonctionnaires du département n'interviennent dans cette question.

M. CROCKET: Le ministre dit que j'oublie les faits ou m'abstient, de propos délibéré de les mentionner. Mais tous ceux qui ont entendu ses explications ont pu constater que lui-même n'a pas mentionné un seul fait, avant que je l'aie moi-même mentionné.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député n'a-t-il pas dit que le marché passé avec MM. Loggie pouvait lier la couronne pendant dix ans?

M. CROCKET: J'ai dit qu'ils se sont fait adjuger une entreprise qui peut durer depuis un an jusqu'à dix ans. Dans le cas de Loggieville et dans celui de Dalhousie, le marché dure depuis trois ans apparemment et le ministre semble disposé à le prolonger d'une année encore.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami est dans l'erreur. Le marché concernant Loggieville n'a été prolongé qu'une seule fois. Ces entrepreneurs ont soumissionné à plusieurs reprises différentes et les travaux leur ont été adjugés en la manière ordinaire, puis après cela le marché n'a été prolongé qu'une seule fois.

M. CROCKET: Je parle des travaux qui leur ont été adjugés en 1908, et qui ont été continués l'an dernier.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela ne fait qu'un seul renouvellement, tandis que l'honorable député a parlé de trois ans.

M. CROCKET : J'ai dit qu'à Dalhousie le marché dure depuis deux ans et que le ministre a annoncé qu'il serait renouvelé cette année.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit cela.

M. CROCKET: C'est certainement ce que j'ai compris. Le ministre n'a-t-il pas dit que ces travaux seraient continués pendant la prochaine saison?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député veut laisser entendre que j'ai dit que le marché de MM. Loggie serait renouvelé. Je n'ai rien dit de tel et aucune décision n'a été prise à ce sujet.

M. CROCKET: Le ministre peut-il dire si MM. Loggie vont continuer les travaux de dragage à Dalhousie, l'été prochain?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas encore étudié la question.

M. CROCKET: Mais les travaux inachevés qui leur ont été adjugés en 1908, ont été continués par eux, l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Le ministre doit se rappeler qu'il y a dans le marché une clause qui limite les travaux à la saison de navigation.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais le ministre est autorisé à renouveler le marché, s'il le juge à propos.

M. CROCKET: Je ne voudrais pas me fier à ma mémoire et affirmer que cette restriction existe dans ces marchés. Je sais que certains marchés sont ainsi limités, mais par décret du conseil.

L'hon. M. PUGSLEY: Sans vouloir l'affirmer positivement, je suis bien convaincu que la restriction existe dans ce cas-ci.

M. CROCKET: Cela ne change rien, si le ministre renouvelle le marché d'année en année. Si le marché était limité à la saison de 1908, le ministre a-t-il demandé de nouvelles soumissions en 1909?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai déjà répondu que non.

M. CROCKET: Ainsi, il est tout à fait indifférent que le marché soit limité ou non. On adjuge des travaux de dragage dans un port, sans spécifier les quais ou les endroits ou le dragage devra être fait, et il n'y a que celui qui peut obtenir des renseignements de l'ingénieur régional ou du département qui soit en état de soumissionner. C'est un des côtés défectueux du système. On demande des soumissions sans fournir aucun renseignement sur lequel les soumissionnaires puissent se baser. Pour qu'un entrepreneur puisse soumissionner et calculer ce que coûteront les travaux, il faut qu'il sache où se fera le dragage.

L'hon. M. PUGSLEY: Il peut toujours le savoir.

M. CROCKET: Pas toujours.

L'hon. M. PUGSLEY: Bien plus; celui qui soumissionne doit déclarer qu'il est renseigné sur la nature des travaux.

M. CROCKET: Quoi qu'il en soit, il est arrivé que des entrepreneurs qui désiraient soumissionner n'ont pas pu se procurer les renseignements nécessaires. Je n'ai pas provoqué ce débat pour ramener la discussion sur des questions dont le comité des comptes publics est saisi, mais pour signaler à la Chambre un système que je considère très défectueux d'adjuger ces travaux, un système qui ouvre la porte à toute sorte d'abus, au détriment du pays. Quand une entreprise est adjugée, le département et le public devraient savoir au juste quels sont les travaux à faire, pour empêcher la répétition de ce qui a eu lieu à Dalhousie et à Loggieville—un marché est passé pour la saison, et renouvelé d'année en année tant que le département trouve quelque chose à faire dans le voisinage de la localité qui a fait l'objet du marché.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'item est-il adopté?

M. CROCKET: Cet item contient-il un crédit pour du dragage dans le fleuve Saint-Jean, entre Fredericton et Woodstock?

L'hon. M. PUGSLEY: La question n'est pas encore décidée.

M. CROCKET: A-t-on terminé le levé hydrographique du fleuve entre Fredericton et Woodstock?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas tout à fait.

M. CROCKET: Y travaillera-t-on l'été prochain?

L'hon. M. PUGSLEY: Je le crois.

M. CROCKET: Quelle somme ce levé a-t-il coûté, jusqu'à présent?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crains de ne pouvoir donner ce renseignement ce soir. Je me le procurerai, et mon honorable ami aura l'occasion de discuter cette question.

M. CROCKET: J'avais l'intention de demander que l'item fût réservé.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'est pas nécessaire de réserver l'item pour cela.

M. CROCKET: Pas spécialement pour cela. Mais cet item comprend beaucoup d'autres questions et beaucoup d'autres localités au sujet desquelles je désirerais avoir des renseignements; non seulement les localités que j'ai mentionnées, mais d'autres aussi dans le Nouveau-Brunswick et diverses parties des Provinces maritimes. Il y a aussi certaines questions que je désirerais discuter, et qui ne sont pas mûres pour la discussion. Une enquête s'instruit en ce moment devant le comité des comptes publics sur des questions que nous ne pouvons pas convenablement discuter à présent, au sujet du dragage dans les Provinces maritimes, vu que la preuve n'est pas encore devant la Chambre.

Il peut arriver que la Chambre désire discuter quelques-unes de ces questions et ce n'est que sur cet item que la discussion pourra se faire régulièrement.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne serait pas raisonnable, en vérité, de demander que l'adoption de ces crédits fût retardée jusqu'à ce que le comité des comptes publics en eût fini avec l'enquête qu'il poursuit présentement sur les matières qui peuvent lui être soumises. L'honorable député (M. Crocket) a parlé de levés poursuivis dans le fleuve Saint-Jean. Il aura l'occasion de discuter ce sujet. Dans la discussion des crédits en dernière épreuve il pourra discuter chacun de ces derniers à son bon plaisir, et, quand arrivera le tour des crédits de mon ministère, je lui fournirai l'occasion de discuter dans la plus large mesure possible les crédits qui se rapportent au dragage et à toutes les autres matières. Cependant, j'espère qu'il ne demandera pas qu'on retarde l'adoption de ces crédits. Je crois qu'après réflexion l'honorable député ne prendra pas cette attitude. Il n'a rien à gagner en agissant de cette façon.

M. CROCKET: J'estime que nous ne sommes pas appelés à voter ce crédit sur le renseignement futile que fournit à la Chambre, ce soir, l'honorable ministre. Il y a nombre d'endroits mentionnés par l'honorable ministre où l'on doit dépenser ces crédits. Quant à moi, je tiens à savoir, d'abord, si ces travaux de dragage s'exécuteront au cours de la saison prochaine, et de plus, à quel temps ces ouvrages commenceront, et avant que ce crédit soit adopté, je veux chercher à découvrir exactement ce qu'ont été les rapports faits relativement à la nécessité de tous ces ouvrages-là, quels levés ont été préparés, quels rapports ont été reçus et quel sera le coût estimatif de tous ces travaux de dragage.

Je crois qu'il est tout à fait déraisonnable de la part de l'honorable ministre de croire que nous, qui sommes envoyés ici pour surveiller la façon dont on dépense l'argent du peuple, allons voter ainsi $675,000 sur le renseignements tout à fait insuffisant que l'honorable ministre fournit ce soir. M'est avis que ma demande est raisonnable. Je dis à l'honorable ministre, et cela très franchement, que j'ai besoin de me renseigner quant aux endroits mentionnés par lui où s'exécutera ce dragage, et ce renseignement, en ma qualité de membre de ce comité, j'ai le droit de l'obtenir. Pour ma part, j'insiste, certes sur la demande que j'ai faite que ce crédit reste en suspens jusqu'à ce que l'honorable ministre ait fourni ce renseignement à la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY : Allons aux avis.

Une VOIX: Adopté.

M. CROCKET: Non, ce crédit n'est pas adopté . . .

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député ne peut pas prendre la parole deux fois de suite, à moins d'attendre qu'un autre honorable membre de cette Chambre n'ait parlé. Il ne peut reprendre son siège et se lever ensuite pour parler une seconde fois.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je crois que l'honorable député (M. Crocket) a le droit de parler.

M. CROCKET : Voilà une prétention nouvelle chez l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley). Mais nous, gens du Nouveau-Brunswick, connaissons tous parfaitement bien le talent qui l'a toujours distingué au cours de sa carrière politique . . .

L'hon. M. PUGSLEY : J'invoquais une disposition du règlement de la Chambre, à ce qu'il me semblait.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je crois que lorsque la Chambre siège en comité général, il est permis à tout honorable député de prendre la parole aussi souvent que cela lui plaît. Je ne connais aucune règle qui stipule qu'après avoir parlé une fois, un honorable membre ne peut continuer la discussion tant qu'un autre collègue n'a pas pris la parole.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que c'est bien ici le cas.

M. l'ORATEUR SUPLEANT: Ce n'est pas l'interprétation que je donne au règlement. Si l'honorable ministre (M. Pugsley) peut m'indiquer un article du règlement en ce sens.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est la règle suivie dans la législature du Nouveau-Brunswick dont les règlements sont calqués sur ceux de cette Chambre, mais je n'ai pas encore étudié très attentivement ces derniers. Il va sans dire que j'accepte votre décision, monsieur le président. A la législature du Nouveau-Brunswick dont les règlements, ainsi que je viens de le dire, sont calqués sur ceux de cette Chambre, un membre ne peut parler une seconde fois à moins qu'un autre député n'ait parlé dans l'intervalle.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Ce n'est pas ainsi que j'interprète le règlement.

M. CROCKET: J'aimerais savoir, relativement à ce dragage à Bathurst en quoi cet ouvrage consiste exactement et quelles sont les dépenses effectuées de ce chef?

L'hon. M. PUGSLEY: Quant aux travaux qu'on exécutera à l'avenir, rien n'a été encore décidé au sujet de Bathurst. Il nous faut, avant que nous prenions une décision, un rapport complet sur ces derniers travaux. Au cours du dernier exercice, il a été fait des travaux considérables à Bathurst. En effet, on n'a enlevé que 272,000 verges cubes de matières du port lui-même et de la barre.

M. CROCKET: Quels étaient les entrepreneurs à Bathurst?

L'hon. M. PUGSLEY: MM. A. et R. Loggie.

M. CROCKET: Quand l'entreprise de ces travaux a-t-elle été adjugé?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas ces renseignements particuliers par devers moi, ce soir.

M. CROCKET: J'aimerais à les obtenir.

L'hon. M. PUGSLEY: Je les fournirai avec plaisir plus tard.

M. CROCKET : Je voudrais savoir s'il y a eu publicité et concurrence.

L'hon. M. PUGSLEY : Je m'informerai.

M. CROCKET: C'était au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1908. Cette dépense, l'honorable ministre se le rappellera, fut commandée par lui-même dans une dépêche qu'il envoya de Dalhousie, le 14 octobre 1908, à l'ingénieur en chef du ministère des Travaux publics dans laquelle il limitait cette dépense à $8,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela se passait l'année précédente.

M. CROCKET: Combien de verges cubes a-t-il enlevées?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ 72,000.

M. CROCKET: Et cet ouvrage a été exécuté au prix indiqué dans la dépêche du ministre l'année précédente?

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis convaincu que ces travaux ont été adjugés après

publicité et concurrence et ont fait l'objet d'un marché.

M. CROCKET : Je veux savoir s'il y a eu publicité et concurrence et, dans l'affirmative, quand, combien de soumissions ont été reçues et le montant de chacune de ces dernières.

L'hon. M. PUGSLEY: Il me fera plaisir de fournir plus tard ce renseignement à mon honorable ami.

M. CROCKET: Quel était le prix?

L'hon. M. PUGSLEY: $3 par verge cube pour la roche et 41 cents pour les matières molles.

M. CROCKET: Et toutes les matières enlevées ont été transportées ailleurs, n'est-ce pas? ou ne les a-t-on que rejetées sur les bords, ainsi qu'on l'a fait l'année précédente?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne possède pas ce renseignement, mais je me le procurerai avec plaisir.

M. CROCKET: Nous croyons savoir qu'une partie de ce crédit de $675,000 sera consacré à la poursuite de l'ouvrage exécuté à Bathurst.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit cela.

M. CROCKET: Eh! bien, que ferez-vous donc?

L'hon. M. PUGSLEY: Aucune décision n'a été prise jusqu'à présent; nous attendons le rapport nécessaire avant de décider cette question.

M. CROCKET: J'estime que les honorables membres de cette Chambre ont le droit de savoir où l'on se propose de dépenser ce crédit de $675,000 consacré à des travaux de dragage dans les Provinces maritimes. Quant à ce dragage à Bathurst, j'aimerais savoir, en outre, si l'on se propose de le continuer, et cela au cours de la prochaine saison, et si l'exécution de ces travaux sera confiée à la compagnie A. et R. Loggie, suivant les mêmes conditions qu'elle a conclues avec le ministère des Travaux publics pour l'exécution des travaux de l'année dernière.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous étudions l'opportunité d'exécuter des travaux de dragage considérables à Bathurst, nécessités par l'exploitation des mines de fer situées à environ 18 milles de Bathurst. Cette exploitation se poursuit sur une grande échelle et Bathurst est le point d'expédition le plus rapproché. La compagnie se propose, si l'on peut améliorer le port, d'expédier une grande quantité de ses produits de Bathurst. Elle a également l'intention d'établir de hauts fourneaux à cet endroit. Grâce à ces améliorations les navires pourront facilement prendre des cargaisons de bois à Bathurst. Si l'on entreprend ce grand travail, il n'est pas impossible que le Gouvernement n'envoie à ce port une drague suceuse. Mais tant que nous n'aurons pas reçu de rapport sur la nature du terrain et sur la quantité de matières qu'il faudra enlever, et tant que nous n'aurons pas calculé, approximativement, du moins, le coût de cet ouvrage, nous ne pourrons en arriver à une décision. L'un des ingénieurs du département se trouve, à l'heure qu'il est, à faire des sondages dans la glace. Nous attendons ses rapports bientôt, et alors nous étudierons cette question.

M. BLAIN: Je crois qu'il est à peu près temps de lever la séance. Ce crédit entraînera sans doute un débat assez prolongé.

L'hon. M. PUGSLEY: J'estime qu'il vaudrait mieux en finir immédiatement avec ce crédit.

M. CROCKET: Je ne crois pas que l'honorable ministre cherche à faire adopter ce crédit coûte que coûte. Il a reconnu qu'il ne pouvait fournir le renseignement que j'ai demandé et que j'ai le droit d'obtenir. Relativement au dragage à Bathurst, j'estime que la grande majorité de la population du Nouveau-Brunswick approuverait ces travaux. Si l'on peut draguer le port de Bathurst de façon à en permettre l'accès à des navires de fort tonnage que l'on pourrait utiliser pour le transport du minerai de la compagnie Drummond, qui a installé une importante industrie à cet endroit, la population, dis-je, approuverait toute dépense raisonnable faite en vue de l'exécution de ces travaux. Si je ne me trompe, le ministère a envoyé spécialement un ingénieur pour s'enquérir de ce qui en était, et j'aimerais savoir si le rapport préparé par ce fonctionnaire démontre que ce projet est réalisable.

L'hon. M. PUGSLEY: Je viens de déclarer que nous n'avions pas encore de rapport complet, mais que l'ingénieur est à terminer son travail.

M. CROCKET: L'honorable ministre entend-t-il dire que si ce projet est décidé et que s'il est de nature à embrasser l'exécution, sur une plus grande échelle, des travaux de dragage dont il a parlé, une partie de ce crédit sera consacrée à cet ouvrage.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'est pas impossible qu'une partie de ce crédit soit consacrée à l'exécution de ces travaux. Cette dépense deviendra inutile lorsqu'il s'agira d'entreprises plus grandes.

M. CROCKET: Je voudrais savoir exactement où se sont exécutés les travaux au cours de la dernière saison?

L'hon. M. PUGSLEY: Une partie du travail a consisté à faire disparaître une cour-

be trop brusque dans le chenal près de l'endroit où aboutit le quai public, et à augmenter la profondeur de l'eau à cet endroit. En outre, on a enlevé une grande quantité de matières dans le but de fournir un passage aux billots à eau basse près du moulin de la compagnie de bois de Bathurst. On a enlevé une certaine quantité de matières de la barre composée de pierre molle, de même qu'une certaine quantité de vase à la barre connue sous le nom de Tetegouche à un certain point du chenal conduisant au port de Bathurst. Il va sans dire que tout ce travail deviendra utile quand il s'agira de l'exécution complète de cette entreprise projetée.

M. DANIEL: Ce montant sera-t-il dépensé suivant une convention ou comprend-il également tous les deniers que dépensera le Gouvernement pour ce travail?

L'hon. M. PUGSLEY: Il nous faudra environ $250,000 pour acquitter le coût des dépenses exécutées pour le travail des dragueurs du département, et cela nous laissera environ $425,000 pour faire exécuter ces travaux à l'entreprise.

M. DANIEL: Je n'étais pas présent lorsqu'il a été question de ce crédit d'abord, mais, en réalité, les principales entreprises du dragage sont prévues au budget par des crédits spéciaux. Ce crédit, je suppose, a pour but de mettre entre les mains du Gouvernement un montant suffisant pour exécuter les travaux de dragage auxquels il n'est pas pourvu spécialement dans le budget, n'est-ce pas?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. DANIEL: Il me semble qu'en demandant une somme aussi considérable que celle-ci, soit $675,000, l'honorable ministre doit connaître un peu quels sont les endroits où s'exécuteront ces travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai fourni ces renseignements lorsque l'honorable député n'était pas ici. J'ai donné la liste d'un grand nombre d'endroits où il fallait d'urgence exécuter du dragage.

M. DANIEL: L'honorable ministre a-t-il indiqué les endroits où il dépensera ce montant?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai donné les noms d'un grand nombre d'endroits à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick, et à l'île du Prince-Edouard où il fallait nécessairement exécuter du dragage. Mais j'ai déclaré que nous ne pourrions exécuter tous ces travaux; j'ai aussi rappelé qu'il y avait un certain nombre d'autres endroits dans ces trois provinces, endroits que je n'avais pas mentionnés où il fallait d'urgence exécuter du dragage, ajoutant que nous n'aurons pas assez d'argent pour exécuter ces travaux au cours de la prochaine saison, mais que nous agirions pour le mieux à notre jugement pour choisir entre ces endroits ceux où l'urgence de ces travaux se faisait le plus sentir, et que nous retarderions le travail, quant aux autres localités, jusqu'à la prochaine session du Parlement, et alors nous demanderions d'autres crédits à cette fin. Cependant, rien n'a encore été décidé quant à ces différentes localités. Il nous faut continuer, cependant, et ce n'est pas une tâche facile, en vérité, car nous devons prendre beaucoup de soin, étudier tous les rapports bien nous convaincre de la nécessité de ces travaux; connaître la profondeur de l'eau, le genre de navires qui fréquentent tel ou tel port, puis agir pour le mieux suivant notre jugement, puis choisir entre tous ces endroits ceux où nous devons exécuter du dragage. Quant au port de Bathurst, cet ouvrage se fera soit par un dragueur de l'Etat, soit avec publicité et concurrence; nous ne prendrons de décision qu'après cela.

M. CROCKET: Il s'agit des travaux les plus considérables, n'est-ce pas?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Se propose-t-on de consacrer une partie quelconque de ce crédit au dragage des écueils d'Oromocto dans le fleuve Saint-Jean au cours de la saison prochaine?

L'hon. M. PUGSLEY: Rien encore n'a été décidé d'une façon définitive, mais je reconnais la nécessité de ces travaux et je crois qu'il n'est pas improbable qu'une partie de ce crédit soit consacrée à cet ouvrage.

M. CROCKET: L'honorable ministre a-t-il reçu des requêtes au sujet de cet ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, nous avons reçu des requêtes de la chambre de commerce de Fredericton et, je crois, du conseil de cette ville.

M. CROCKET: Si je ne me trompe, on a accordé l'entreprise de ce travail, au cours de l'été de 1908, à la compagnie de dragage et de construction maritime. Cette dernière a-t-elle exécuté une partie de la convention?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Pour quel montant?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela se passait en 1908. Je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais mon honorable ami pourra le trouver en consultant le rapport de l'auditeur général. Si cette entreprise se continue, on demandera des soumissions publiques au cours de cette saison.

M. CROCKET: C'est précisément le renseignement que je voudrais obtenir. Il s'agit d'une portion du fleuve Saint-Jean, qui intéresse grandement la population de la division électorale que j'ai

l'honneur de représenter, vu que la profondeur de l'eau sur ces écueils détermine la forme et le tonnage des navires qui peuvent se rendre jusqu'à Fredericton; nous comprenons que ces écueils ont augmenté de volume et que cela nuit grandement à la navigation depuis ces deux dernières années. J'aimerais savoir exactement quels sont les travaux exécutés d'après l'entreprise adjugée en 1908, le montant qu'on a payé aux entrepreneurs et si l'on a exécuté certains travaux au cours de la dernière saison.

L'hon. M. PUGSLEY: Il va sans dire que mon honorable ami peut trouver tout cela dans le rapport de 1908.

M. CROCKET: L'honorable ministre possède ce renseignement, j'en suis sûr.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dans mon gousset ni dans ma tête tous les renseignements imaginables. Il doit s'exécuter 1,250 à 1,550 ouvrages dans les différentes parties du Canada, et je n'en retiens pas tous les détails dans ma mémoire.

M. CROCKET: L'honorable ministre ou ses fonctionnaires devraient posséder ce renseignement.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, pas plus mes fonctionnaires que moi-même. Nous demandons un crédit pour 1910-11. Il ne s'ensuit pas qu'il nous faille posséder ici tous les renseignements qui se rapportent à tous les travaux que nous avons exécutés depuis deux ans.

M. CROCKET: J'estime que j'ai le droit, en ma qualité de membre de ce comité, de demander ce renseignement, et que l'honorable ministre doit me le fournir.

L'hon. M. PUGSLEY: Il me ferait grandement plaisir de me procurer ce renseignement et de le fournir à l'honorable député en temps opportun, mais je ne descendrai pas à mon bureau ce soir, et je ne l'ouvrirai pas à seule fin de me le procurer. Il en serait de même pour l'ingénieur en chef, et je ne vais pas, à moins que ce comité n'y consente, suspendre l'étude des crédits de mon ministère jusqu'à ce que l'on ait fini cette chasse au renseignement en question.

M. CROCKET: C'est à l'honorable ministre d'user de son jugement.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami a voulu savoir ce qui en était des travaux exécutés à Oromocto. L'année dernière, on a dragué un chenal de 18,400 pieds de longueur, sur 225 pieds de largeur avec une profondeur de 11 pieds. Ce n'était là qu'une partie très peu importante de cet ouvrage.

M. CROCKET: Quelle était la profondeur?

L'hon. M. PUGSLEY: Si mon honorable ami ne veut pas employer ses talents à retarder l'adoption des crédits que je demande, je me propose de poursuivre les travaux aux écueils d'Oromocto au cours du prochain exercice.

M. CROCKET: Je ne crois pas que l'honorable ministre suppose sérieusement que la Chambre va imaginer que je puis empêcher l'honorable ministre, en lui posant quelques questions, de continuer de poursuivre des travaux qui, à son sens, sont nécessaires dans l'intérêt public. Si c'est là le sentiment qui anime l'honorable ministre quand il s'agit de ces crédits et de ces dépenses, le plus tôt les membres de cette Chambre et le peuple du pays apprendront cela, le mieux ce sera pour tous. Il est possible qu'un petit ressentiment personnel l'anime à l'endroit d'un honorable membre quand il s'agit de dépenser les deniers publics du pays. Je n'ai demandé au ministre qu'un simple renseignement que j'ai le droit d'obtenir. Toutes les questions que je lui ai posées étaient à propos, et je me propose de continuer à poser des questions de ce genre, qu'il s'agisse de travaux publics exécutés au Nouveau-Brunswick, ou dans d'autres parties du Dominion, et qui intéressent les représentants du peuple, et nous avons le droit de poser ces questions aux ministres. Ma requête était très raisonnable quand j'ai demandé à l'honorable ministre des Travaux publics de laisser cet item en suspens, parce qu'il avait mentionné une longue liste d'endroits des provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick où, disait-il, il se proposait de faire exécuter du dragage au cours de la prochaine saison. Il a mentionné plutôt une longue liste d'endroits d'où il avait reçu des demandes urgentes pour des travaux de dragage. J'ai voulu savoir parfaitement quelles étaient, de toutes les localités mentionnées par lui, celles où du dragage s'exécuterait au cours de la saison prochaine.

L'hon. M. PUGSLEY: Je puis répondre à mon honorable ami qu'alors même que ce crédit resterait en suspens durant une quinzaine de jours, je ne pourrais lui fournir plus de renseignements quant aux endroits où s'exécuteront ces travaux de dragage au cours de l'année prochaine, que ceux que je lui fournis ce soir, parce que aucune décision n'a été prise jusqu'à présent. Je n'entends pas dire que l'attitude prise par l'honorable député pourrait avoir quelque influence sur moi en tant qu'il s'agit du dragage à Oromocto, mais si l'honorable membre désire sincèrement qu'on exécute du dragage à cet endroit ou ailleurs, il ne prend pas le meilleur moyen de faire connaître son désir de voir exécuter

ces travaux, en mettant obstacle à l'adoption des crédits.

M. CROCKET: Je laisse aux membres des deux côtés de la Chambre à décider si j'ai tenté de faire de l'obstruction inutilement à l'adoption de ces crédits, ou si la question que j'ai posée à l'honorable ministre n'était pas de la nature de celles qui méritent une réponse, ou si j'ai demandé un renseignement que ne devraient pas posséder les honorables membres de cette Chambre avant de demeurer cois, se contentant de voter un crédit aussi considérable que celui-ci. J'ai déjà dit à l'honorable ministre que je me proposais de discuter tous et chacun de ces crédits qui pourraient donner lieu à la critique. Je voulais obtenir les renseignements quant aux différentes localités des Provinces maritimes où l'on se proposait d'exécuter ce dragage, et j'ai fait observer à l'honorable ministre—et cela avec une parfaite courtoisie, je crois,—qu'il vaudrait mieux que cet item restât en suspens, parce qu'il avait reconnu lui-même qu'il ne pouvait fournir certains renseignements demandés; j'ai ajouté qu'il existait certaines questions que j'aimerais discuter et qui se trouvaient comprises sous le titre général de "dragage dans les Provinces maritimes", mais qu'on ne peut débattre maintenant, vu l'enquête qui se poursuit au comité des comptes publics. Je ne puis imaginer une bonne raison quelconque que puisse avoir l'honorable ministre de vouloir empêcher une discussion sur les entreprises de dragage accordées par le ministère des Travaux publics. Il n'espère pas, assurément, en insistant pour l'adoption de ce crédit, se dérober à la discussion de ces sujets.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable membre aura toute occasion voulue pour discuter cet objet, s'il le désire.

M. CROCKET: Il y a déjà six sessions que je fais partie de la Chambre, et j'ai très rarement entendu un ministre refuser de permettre qu'un crédit restât en suspens afin de permettre à un honorable membre discuter ce crédit.

L'hon. M. PUGSLEY: Si mon honorable ami voulait me permettre de lui faire observer que le temps opportun de discuter des questions qui font l'objet d'une enquête au comité des comptes publics, c'est lorsque le rapport du comité est déposé. On peut alors discuter complètement ce crédit.

Dans la circonstance présente, mon honorable ami aura tout le temps voulu pour s'expliquer lorsque ce rapport sera déposé. Mais il nous faut ce dernier ainsi que les témoignages et tout ce qui s'y rapporte. Certes, mon honorable ami ne voudra pas laisser entendre qu'il est raisonnable que l'adoption des crédits soit retardée jusqu'au dépôt du rapport du comité des comptes publics. Je dois donc insister pour que nous puissions continuer l'examen des crédits qui sont en discussion.

M. BLAIN: Je veux renouveler le conseil que j'ai donné à l'honorable leader de la Chambre. Il est maintenant minuit et qu'importe ce que l'on dira de l'opposition, je suis certain qu'aujourd'hui, comme chaque fois que s'est poursuivie la discussion du budget de l'honorable ministre des Travaux publics, il n'a jamais été question d'obstruction inutile. Je suis certain que l'honorable leader de la Chambre reconnaîtra que ma demande est raisonnable.

L'hon. M. FIELDING: Je crois que l'honorable ministre des Travaux publics a fourni sur cette question tous les renseignements qu'on peut raisonnablement espérer obtenir sur-le-champ et il est certains renseignements qu'un ministre doit fournir; il en est d'autres qu'un député a le droit d'obtenir, mais il n'est pas raisonnable d'espérer que le ministre les fournisse haut la main. Par exemple, on a demandé à l'honorable ministre d'indiquer le chiffre des dépenses des travaux de dragage exécutés, il y a deux ans, à Bathurst. La Chambre possède, en vérité, ce renseignement. Nous n'aimons jamais dire aux honorables députés qu'ils devraient trouver eux-mêmes dans les Livres bleus tels ou tels renseignements qu'ils demandent, parce que nous sommes heureux de les fournir. Mais je ne crois pas qu'il soit raisonnable de demander à un ministre de suspendre l'examen de son budget jusqu'au moment où il pourra se procurer un renseignement de cette nature.

Mon honorable ami a voulu se renseigner parce qu'il se proposait de discuter dans ses grandes lignes la question du dragage, question qui est soumise présentement au comité des comptes publics. L'assurance de l'honorable ministre que l'honorable député aura toute l'occasion voulue pour discuter cette question quand sera déposé le rapport de ce comité, devrait satisfaire l'honorable membre. Il s'agit d'un crédit général qu'on a discuté suivant les mêmes lignes observées au cours des années précédentes. Quand il s'agit d'un crédit général de cette nature, il a toujours été impossible de fournir d'avance des renseignements quant aux endroits où s'exécuteront ces travaux de dragage. J'ai eu précisément l'occasion de faire l'expérience de la difficulté où se trouve mon honorable ami d'York, sous ce rapport, et après avoir reçu l'assurance du ministre que nous aurons toute l'opportunité voulue de discuter cette question lors du dépôt du rapport du comité des comptes publics, j'espère qu'il permettra que ce crédit soit adopté.

M. BLAIN: Je ne me plains pas du manque de renseignement; je constate surtout que l'heure est très avancée.

M. LENNOX: Nous avons expédié beaucoup de besogne ce soir, et sans examiner, si nous obtiendrons ou non d'autres renseignements, je crois que, lorsque minuit va sonner le vendredi, nous sentons tous qu'il est temps que la séance soit levée.

M. DANIEL: Je puis faire observer que l'honorable ministre des Travaux publics s'est fait voter plus de $1,000,000, de crédits, aujourd'hui.

M. CROCKET: Je ne cherche aucunement à retarder l'adoption de ces crédits. Si, il y a une heure, alors que des membres de ce comité ont murmuré que ce crédit était adopté, et qu'on a insisté pour forcer l'adoption de cet item, je n'aurais pas obtenu de l'honorable ministre ce renseignement qui m'a fait connaître qu'on avait dragué 70,000 verges cubes de matières à Bathurst, l'année dernière, renseignements que j'ai été très heureux d'obtenir. L'honorable ministre n'a pu compléter cette information, car il lui a été impossible de dire d'après quelle convention cet argent avait été dépensé, si cela était la continuation de cette dépense.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai dit que ces travaux avaient été adjugés après concours.

CROCKET: L'honorable ministre a dit qu'il ne possédait pas ce renseignement qu'il nous a promis de fournir. C'est la toute la connaissance qu'il nous a donnée et qu'ont le droit d'obtenir les honorables membres de cette Chambre. Je voudrais me renseigner quelque peu sur le dragage de la rivière Miramichi et savoir si ces travaux s'exécuteront à Chatham, si la nécessité s'en fait sentir, la profondeur de l'eau, etc.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable ministre a dit qu'il ne pouvait fournir ce renseignement, parce que cet ouvrage n'avait pas encore été décidé.

M. CROCKET: Il est remarquable que l'honorable ministre demande un crédit de $675,000 sans posséder un rapport relatif à une localité particulière et au coût probable des dépenses à exécuter ici ou là. Il doit se trouver certaines données d'après lesquelles on ouvre un crédit au budget. Ce sera toute une révélation pour la Chambre d'apprendre que toutes les prévisions sont préparées de cette façon et qu'on demande des crédits sans mentionner les endroits ou les rapports.

L'hon. M. FIELDING: Cet argument est plutôt spécieux. L'hon. ministre a lu une liste d'endroits et il a parlé d'un grand nombre d'autres localités dont la population lui a demandé de faire exécuter du dragage, toutes, ou la plupart du moins, méritent considération. Il répond simplement: Il nous est impossible d'exécuter tous ces travaux, mais nous demandons un crédit représentant une certaine somme, et, lorsque nous le dépenserons, nous tâcherons de faire droit à ces différentes requêtes, mais nous ne pouvons dire exactement quelles localités seront favorisées. Cela n'est pas utile. Dans l'affirmative, nous aurions fait fausse route depuis de nombreuses années, depuis que je fais partie de la Chambre, car ce crédit a toujours été discuté de la même façon.

M. BLAIN: Je crois que notre demande est raisonnable et je suis sûr que l'honorable ministre n'insistera pas pour faire adopter ce crédit. Je n'ai jamais assisté à une session où il y a eu si peu de demandes de renseignements, si peu de critiques lorsque la Chambre débat les subsides qu'au cours de celle-ci. On ne doit pas nous accuser de faire de l'obstruction quant à l'adoption des crédits.

M. CROCKET: Je tiens à obtenir une déclaration de l'honorable ministre quant au dragage projeté de la rivière Miramichi.

L'hon. M. PUGSLEY: Je croyais avoir mentionné cet ouvrage. Je n'ai aucunement à me plaindre de l'honorable représentant de Peel (M. Blain), non plus que l'honorable député d'York (N.-B.) (M. Crocket). Je n'ai pas de reproche à lui adresser quant à son attitude; il peut choisir celle-ci lui-même, selon son propre jugement, mais si d'autres honorable députés voulaient suivre cet exemple, nous n'en aurions pas fini de tous les crédits du ministère des Travaux publics seul avant le mois d'août. Je suis toujours prêt—et c'est ce que je fais, au reste—à fournir tous les renseignements possibles à tout membre de la députation quant aux crédits de mon ministère. L'honorable représentant d'York a préféré occuper tout le temps du comité des comptes publics durant trois mois pour y discuter des questions qui relèvent de mon ministère.

M. CROCKET: Je soulève la question de règlement.

Ni l'honorable ministre des Travaux publics, ni aucun autre membre de cette Chambre n'a le droit de faire allusion aux procédures qui se poursuivent devant un comité de la Chambre.

L'hon. M. FIELDING: On n'y a fait allusion qu'en passant, ce soir.

L'hon. M. PUGSLEY: Lorsque le rapport de ce comité sera soumis à la Chambre, les honorables députés pourront discuter la question du dragage dans le fleuve Saint-Jean et dans le Miramichi, à Bathurst et partout ailleurs. Si l'honorable représentant d'York veut me fournir un mémoire d'un renseignement qu'il désire obtenir relativement au dragage à un endroit quelconque, je me procurerai pour lui le ren-

seignement demandé en m'adressant au commis du ministère, et cela, avant qu'on discute ce crédit.

M. CROCKET: Si l'honorable ministre avait accepté ce que je lui suggérais simplement, c'est-à-dire s'il avait consenti à ce que cet item restât en suspens jusqu'à la prochaine séance du comité, je ne crois pas qu'on eût ainsi gaspillé le temps de la Chambre. Il y a au comité des comptes publics des questions à examiner qu'un membre préfère ne pas soulever devant la Chambre, et dont il vaudrait mieux s'occuper en comité des subsides. On débattra certaines affaires, mais d'autres pourront être discutées plus brièvement et plus avantageusement en comité des subsides.

Tout ce que je désire, c'est qu'on me fournisse l'occasion de discuter ces questions et qu'on accorde à l'honorable ministre l'occasion de nous fournir le renseignement demandé que, il l'admet lui-même, il ne possède pas et qu'il avait promis de nous fournir. Je crois qu'il est d'usage en pareil cas de laisser en suspens l'item en discussion. On ne pourrait régulièrement débattre ce crédit une fois qu'il aurait été adopté. L'honorable ministre pourrait s'opposer à la discussion de ces item ou à d'autres semblables. Je ne désire aucunement discuter une entreprise qui se rapporte au Nouveau-Brunswick quand il est question d'un crédit qui se rapporte à l'Ontario.

L'hon. M. FIELDING: Assurément mon honorable ami acceptera la parole de l'honorable ministre qui l'assure que non seulement il lui fournira le renseignement demandé, mais encore qu'il le lui procurera bien avant toute discussion qu'il pourra soulever.

M. CROCKET: Quant à ce renseignement même, cela me satisfait, mais il est quelques autres questions qu'on ne pourrait peut-être pas débattre ici sur une motion directe soumise à la Chambre. Ce débat ne durerait pas très longtemps à ce comité, et voilà pourquoi j'ai demandé que cet item restât en suspens. Apparemment, l'honorable ministre veut profiter de sa position pour mettre fin à la discussion d'affaires qui, il le sait lui-même, ne peuvent être débattues qu'en comité des subsides.

M. LENNOX: Ne pouvons-nous pas en arriver à une entente à ce propos? Ne pourrait-il pas être compris que l'honorable représentant d'York aura l'occasion de discuter ce crédit aussi longuement qu'il le voudra?

L'hon. M. PUGSLEY: Il pourra discuter autant qu'il le désirera tout ce qui est soumis à ce comité.

M. CROCKET: Au comité de la Chambre siégeant pour l'examen des subsides?

L'hon. M. PUGSLEY: Certainement.

M. CROCKET: Il y a une demi-heure que le ministre aurait dû nous dire cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Je croyais que c'était bien maintenant le meilleur temps pour discuter ce crédit, mais l'honorable député pourra, même s'il est question d'autres crédits, faire entendre ses raisons.

Province de Québec et l'Ontario, dragage, $675,000.

M. LENNOX: Je crois qu'il serait temps de lever la séance.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami de Halton (M. Henderson) a attendu ici toute la soirée pour discuter ce crédit, et je n'aimerais pas que le comité levât sa séance à moins que l'honorable député n'y consente.

M. HENDERSON: Il est très gentil de la part de l'honorable ministre des Travaux publics de me laisser le choix de la décision, mais je ne prétendrais pas conduire les procédures de la Chambre. J'ai attendu ici patiemment, durant toute la soirée, dans le but de faire allusion à une question particulière que, je le sais, l'honorable ministre connaît parfaitement bien. Il a eu l'obligeance, au cours de cette soirée, de faire allusion à un nombre considérable de crédits destinés à des travaux de dragage dans toute la province de l'Ontario, plus particulièrement aux endroits les plus considérables tels que Port-Arthur, Tiffin, Midland, Goderich et le long des rives du lac Erié, et en face de la ville de Toronto mais il n'a aucunement parlé des ports de moindre importance. J'ai craint qu'il n'oubliât complètement ces derniers.

Je désire grandement que l'honorable ministre s'occupe un peu des ports moins considérables qui ont besoin de travaux de cette nature pour être de quelque utilité au public en général. Je fais allusion surtout à Oakville. Cette question n'est pas nouvelle pour l'honorable ministre, parce qu'au cours du mois de février j'avais le plaisir de signaler à son attention le grand, l'urgent besoin qui existe de draguer ce port et de faire des travaux d'améliorations à son quai. L'honorable ministre a eu la bonté de me conseiller d'attendre que ce crédit fût en discussion, pour lui signaler ce besoin dont je parle, et c'est là ce que je fais maintenant.

J'ignore si l'honorable ministre a jamais visité Oakville. Dans la négative, je l'inviterais cordialement à saisir la première occasion qui se présentera pour se rendre à cet endroit. J'estime que s'il visitait cette ville si belle et que s'il en constatait *de visu* les alentours et le besoin urgent

d'améliorer le port, il me deviendrait inutile, surtout à cette heure du matin, d'insister auprès de lui pour lui demander de consacrer un léger crédit aux améliorations dont je parle. Oakville se trouve à environ mi-chemin entre Toronto et Hamilton, sur la rive nord du lac Ontario. C'est une ville d'une importance considérable. Dans le passé, il s'y faisait un grand commerce d'exportations, mais vu qu'on n'a rien fait depuis six ou sept ans pour tenir le port en un bon état, les navires n'y peuvent pénétrer, si ce ne sont les vaisseaux d'un léger tirant. Le résultat, c'est qu'on n'y fait que très peu de commerce aujourd'hui, si on compare le volume des affaires à celui qui se traitait dans le passé, je crains fort que les perspectives pour l'avenir ne soient pas très brillantes. Ce qu'il faut au port, c'est qu'on lui donne la profondeur d'eau voulue, et cela, en y exécutant des travaux de dragage. Ce n'est pas une simple demande que je fais à l'honorable ministre, et j'insiste auprès de lui, et cela avec toute l'énergie que je puis démontrer, de faire quelque chose pour le port en question. Depuis 1902-03—soit depuis environ sept ans—rien n'a été fait pour améliorer ce port. Durant ce temps-là, le port se comblait au point qu'aujourd'hui, seuls, les navires de léger tonnage peuvent y pénétrer. Le résultat, c'est que le commerce de farine, de grain, de pommes et de menus fruits qui s'y développait sur une si large échelle, est disparu depuis quelques années, et qu'il finira par ne compter pour rien, à moins qu'on n'améliore ce port.

Les traversiers entre Toronto et Hamilton ne font pas escale à ce port, comme ils le faisaient auparavant. Je rappellerai à l'honorable ministre qu'Oakville est pratiquement un faubourg de Toronto en tant que les résidents sont concernés. Un grand nombre de citoyens de Toronto habitent Oakville. Ils voyagent matin et soir de cette ville à Toronto. Si nous avions des communications par eau, Oakville deviendrait un lieu de villégiature encore plus important qu'il ne l'est aujourd'hui. Cette communication par eau serait encore plus agréable que celle par chemin de fer. Je comprends que l'honorable ministre possède une estimation préparée par son ingénieur régional du coût probable de ce dragage; ce fonctionnaire m'a laissé entendre qu'il avait envoyé un rapport des levés exécutés par lui à l'honorable ministre indiquant le montant que nécessiterait probablement cet ouvrage. Je ne connais pas le contenu de ce rapport. Il me ferait grandement plaisir d'apprendre de l'honorable ministre le moindre détail qui pourrait me donner une idée du coût probable des travaux que nécessiterait cette entreprise ayant pour but de mettre en bon état le port d'Oakville.

M. HENDERSON.

Maintenant, l'honorable ministre connaît la question et pourra la résoudre. Je crois qu'il sera disposé à traiter Oakville avec équité et à accomplir le peu qui est nécessaire, je ne dis pas trop peu nécessaire, car je ne voudrais pas qu'il se montrât trop parcimonieux dans son crédit. Je lui demande de faire ce qui est urgent pour mettre ce port en bonnes conditions, quant à la profondeur de l'eau, quant aux travaux d'améliorations au quai. On me dit qu'il faut remplacer certains caissons qui se dégradent et les remplir de pierres et qu'il y a des pièces de bois qui projettent de façon à nuire aux navires qui veulent y accoster. Je suis certain que si l'honorable ministre entreprend cet ouvrage, il verra à ce qu'il soit exécuté en la façon voulue. Je lui demande d'agir, et j'espère qu'il me donnera une réponse favorable.

L'hon. M. PUGSLEY: Les réclamations d'Oakville ont été très fortement représentées par des habitants de cette localité aussi bien que par mon honorable ami (M. Henderson) qui a très à propos exposé la question, non seulement une fois, mais encore à deux ou trois reprises. Je reconnaissais combien il est désirable d'exécuter du dragage à Oakville de façon à faciliter l'accès de ce port aux navires. Aujourd'hui, ces derniers doivent jeter l'ancre à une certaine distance du quai ou du brise-lames et quand il s'élève une tempête, ce port ne devient pas sûr pour les navires. Si l'on faisait les travaux d'améliorations dont parle mon honorable ami, cela serait grandement à l'avantage de la population d'Oakville. Nous avons reçu le rapport de l'ingénieur, mais si je m'en souviens bien, il indique qu'avec un crédit de $10,000, on pourrait exécuter des travaux d'améliorations permanents. En faisant le partage des crédits que nous demandons pour l'Ontario et la province de Québec, nous devons tenir compte des demandes d'Oakville. Bien que je ne puisse dire d'une façon positive que cet ouvrage sera exécuté, je puis affirmer à mon honorable ami que je serais fort désappointé si je me voyais incapable de faire exécuter cet ouvrage à Oakville au cours du prochain exercice.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. BLAIN: Quel est le programme pour lundi?

L'hon. M. FIELDING: Le débat sur la question de la marine de guerre sera continué.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit trente-cinq samedi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 7 mars 1910.

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

LE DROIT SUR LE POISSON.

M. JAMESON: Je désire appeler l'attention sur la dépêche suivante, datée du 5 de mars, qui a paru dans le "Citizen", d'Ottawa:

On rapporte du Sault-Sainte-Marie (Ont.), qu'il existe un état de choses assez intéressant qui indique quels sont les résultats du tarif applicable au poisson à la frontière qui sépare les Etats-Unis du Canada. Des citoyens de cette ville importent à présent du poisson du Sault-Sainte-Marie (Michigan). Ce poisson a été pris dans les eaux canadiennes, pendant la dernière saison, par la compagnie des poissonniers du Dominion, une succursale du prétendu trust des poissonniers de Booth (Booth Fish Trust), et il a été mis dans des entrepôts frigorifiques à Sault-Sainte-Marie (Michigan), par la compagnie A. Booth. Un droit de un quart de cent par livre est perçu sur le poisson canadien à son entrée aux Etats-Unis, et un droit de un cent par livre sur le poisson importé des Etats-Unis au Canada. Ce qui est singulier dans cette opération c'est que les consommateurs canadiens paient un cent et quart par livre sous forme de droits sur le poisson pris dans les eaux de leur pays.

Le droit sur le poisson frais du Canada importé aux Etats-Unis n'est pas de un quart de cent, ainsi que cette dépêche le dit, mais de un cent par livre; mais, grâce à l'élasticité des règlements ou de la conscience de ceux qui doivent les appliquer, ce droit n'est pas perçu sur le poisson acheté au Canada par des Américains et importé aux Etats-Unis par des bateaux américains. Je voudrais savoir si le ministère est au courant de ce prétendu état de choses, s'il en reconnaît la gravité et quelles mesures il se propose de prendre afin d'y remédier.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Personne n'a appelé l'attention du Gouvernement sur cette question, mais je la ferai étudier. De prime abord, la situation ne me paraît pas extraordinaire. Si on importe aux Etats-Unis du poisson pris dans les eaux canadiennes, le droit est exigé; puis, si ce poisson revient au Canada, le droit est perçu. Si c'est de cela qu'on se plaint, je ne conçois pas qu'il y ait d'inconvénient; cependant, je ferai étudier la question.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. ARMSTRONG: Je désire obtenir des renseignements au sujet de deux rapports. Le dépôt de l'un de ces rapports, qui a trait à la nomination d'un peseur officiel à Montréal, a été ordonné le 15 de décembre, et le dépôt de l'autre, qui est un état de toutes les sommes payées pour impressions et annonces, a été ordonné le 24 de novembre.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Si l'honorable député (M. Armstrong) m'envoie une note concernant les deux rapports, j'irai aux informations.

M. STANFIELD: Je demanderai au ministre des Chemins de fer et des Canaux quand le rapport concernant les permis de circulation sur l'Intercolonial, dont le dépôt a été ordonné le 22 de novembre, nous sera communiqué.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je croyais que le rapport avait été mis sur le bureau de la Chambre. Je vais en prendre note et obtenir des renseignements.

TRANSPORT DES CHEVAUX DE L'ONTARIO DANS L'OUEST.

M. CAMPBELL: Je voudrais apprendre du ministre de l'Agriculture quelles mesures ont été prises pour désinfecter les cours à bestiaux aux endroits où l'on a nourri les chevaux pendant le transport d'Ontario au Manitoba. Je croyais savoir que le ministre avait promis de s'occuper immédiatement de cette question. On m'apprend que rien n'a été fait jusqu'à ce jour. Je voudrais savoir à quoi sert le département de l'Agriculture, s'il n'a pas pour mission de veiller aux intérêts des cultivateurs en de semblables matières.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Aussitôt après que l'honorable député eut fait ses observations, j'ai parlé au directeur général de l'hygiène à ce sujet. Il m'a dit qu'il avait mis la question à l'étude et qu'il prendrait toutes les précautions nécessaires. Je ne lui en ai pas reparlé, mais je crois qu'il a fait tout ce qu'il y avait à faire.

M. CAMPBELL: Je puis dire au ministre qu'on n'a rien fait jusqu'à ce jour pour désinfecter les cours à bestiaux aux endroits où les chevaux ont été nourris pendant le transport d'Ontario au Manitoba. Il faudrait les désinfecter immédiatement.

PRETENDUE INFRACTION A LA LOI SUR LA MAIN-D'ŒUVRE ETRANGERE.

M. THOBURN: Je désire signaler à la Chambre et au ministre qui dirige le département dont cette question relève, un entrefilet du "Central Canadian", publié à Carleton-Place, dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter:

Douze hommes ont déjeuné à l'hôtel de la Reine, mardi matin. Tous se rendaient de Buffalo à Braeside pour construire un bateau à vapeur destiné à la navigation fluviale.

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne peut que poser une question en ce moment. Toute discussion serait contraire aux règlements.

M. THOBURN: C'est tout ce que je veux faire. Je désire signaler cette nouvelle à la Chambre et au ministre qui dirige le département dont cette question relève. Ce journal sur lequel cet entrefilet était marqué m'a été envoyé par le conseil des métiers et du travail de Carleton-Place. Je voudrais que le ministre aille aux informations. A cette époque de l'année, lorsque plusieurs de nos artisans canadiens ont chômé tout l'hiver durant—principalement ceux qui travaillent à la construction des navires—il est injuste que des artisans venus des Etats-Unis les prive de leur emploi.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je saisis difficilement l'objet de la question de l'honorable député. Quel renseignement désire-t-il?

M. R. L. BORDEN: Il veut savoir pourquoi la loi concernant la main-d'œuvre étrangère n'est pas appliquée.

M. THOBURN: Dans la lettre qui me transmet ce journal, le conseil des métiers et du travail de Carleton-Place demande que le ministre applique la loi sur la main-d'œuvre étrangère afin d'empêcher que ces artisans viennent au Canada. Il veut savoir si le ministère se propose d'intervenir dans cette affaire.

L'hon. MACKENZIE KING (ministre du Travail): S'il y a eu infraction à la loi relative à la main-d'œuvre étrangère, n'importe qui peut prendre le moyen de la faire observer. Aux termes de la loi, l'intervention du Gouvernement n'est pas nécessaire.

M. THOBURN: Je croyais que cette question tombait dans les attributions du ministre du Travail.

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU FLEUVE NELSON.

La Chambre se déclare en comité général et passe à la suite de la discussion sur le bill (n° 52), déposé par M. Rutan, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer du fleuve Nelson.

M. LENNOX: Vendredi soir, en l'absence du ministre des Chemins de fer, j'ai demandé que le présent projet de loi fût réservé. Le ministre étant présent, je désire lui signaler ce dont il s'agit. L'autre jour, le comité a adopté ce bill avec certaines modifications. Depuis, nous avons étudié plusieurs bills du même genre. On a surtout insisté pour faire adopter l'un d'eux, mais après une longue discussion, la Chambre a décidé de le réserver jusqu'à ce que le ministre des Chemins de fer eut l'occasion de l'étudier, non pas dans ses détails, mais dans son ensemble. Le nœud de la difficulté se trouve à l'article 13:

13. La compagnie peut acquérir, utiliser et développer des terrains, chutes d'eau, droits, servitudes et privilèges sur les rivières Saskatchewan et Nelson ou dans le voisinage de sa ligne; et construire, entretenir et tenir en service des digues, réservoirs, bâtiments et ouvrages, y compris des lignes de transmission, pour la production, le transport et la distribution de l'électricité pour l'éclairage, le chauffage, la force motrice ou autres objets se rattachant à son chemin de fer, à ses navires ou à ses autres biens et ouvrages, et pour la fourniture de l'eau nécessaire pour l'usage de son chemin de fer, de ses navires et de ses autres biens et ouvrages; et elle peut fournir, vendre ou autrement céder tout excédent de force hydraulique, électrique ou autre, ou d'électricité qu'elle aura ainsi développé ou créé et dont elle n'aura pas besoin pour son entreprise, et passer des marchés avec toute compagnie ou personne, relativement aux objets susdits.

Cet article a été légèrement modifié. Mais le point est celui-ci: nous accordons des chartes à des compagnies, nominalement des compagnies de chemin de fer, qui sont quelquefois des compagnies de chemin de fer véritables, mais n'en portent souvent que le nom, et leur donnons pouvoir d'acquérir et de développer des forces hydrauliques importantes au Canada, quelquefois au détriment de la navigation, mais dans tous les cas, elles acquièrent des forces hydrauliques très importantes dont pourrait autrement bénéficier le peuple pour réduire les taxes et diminuer le fardeau qu'il est obligé de porter autrement. Il y a là un projet tout nouveau, et certains bills de cette nature ont été votés par le comité comme dans le cas actuel. Il en reste encore un devant le comité qui nous a été présenté l'autre jour. J'ai demandé, et j'ai réussi pour le moment à faire consentir le comité à laisser le bill en suspens jusqu'à ce que le ministre des Chemins de fer ait eu l'occasion d'étudier la question.

C'est une question très sérieuse. J'admets que le problème est très difficile. Les compagnies peuvent prétendre qu'elles ont besoin de plus d'une plus grande quantité de force hydraulique qu'il leur était autrefois nécessaire d'en avoir, parce que les chemins de fer vont se servir à l'avenir d'électricité comme force motrice, mais dans chaque cas elles demandent le privilège de pouvoir vendre l'excédent d'énergie qu'elles développeront. Le résultat est que si elles construisent un mille de chemin de fer, en dépit de tous les amendements que nous pouvons apporter à ces bills, et malgré les précautions que nous pouvons prendre, elles acquièrent par le fait de développer toute l'énergie hydraulique qu'elles pourront, et vendre le surplus qui ne leur sera pas utile. C'est intervenir dans

la distribution de la richesse dans une localité, et c'est empiéter aussi, comme dans le cas de la province d'Ontario, sur les pouvoirs du gouvernement provincial d'exploiter les chutes d'eau pour l'avantage du peuple. Les compagnies accumulent de cette façon et continueront à accumuler de grandes richesses qu'elles n'auront pas gagnées dans plusieurs cas elles-mêmes, et il y a toutes raisons de croire que plusieurs de ces projets sont seulement l'œuvre de compagnies de chemins de fer qui ne le sont que de nom.

Le ministre pourrait, si ce bill est réellement un bill pour développer l'énergie hydraulique, l'empêcher d'être soumis au comité des chemins de fer. Sous beaucoup de rapports, c'est un bill de force hydraulique et rien autre chose. Je demanderai donc au ministre de suspendre l'adoption de ce bill et de tous les bills de même nature jusqu'à demain, jusqu'à ce que le comité des chemins de fer siège, ou jusqu'à ce qu'il soit en mesure de proposer un plan qui protégera les intérêts du public.

C'est au ministre à faire cela. La tâche n'est pas facile, mais je lui demanderai de suspendre l'adoption de ce bill, afin que tous les bills de même nature puissent être traités de la même façon. Il y aura une discussion assez vive demain au comité des chemins de fer au sujet de ce bill, et il serait bon de ne pas l'adopter immédiatement, de même que d'autres, jusqu'à ce que le ministre ait fait connaître la politique que le Gouvernement entend adopter. Si la Chambre n'accorde dans ces bills aux différentes compagnies que le droit de développer la force motrice dont elles pourraient avoir besoin pour leur usage, ces chartes n'offriront pas autant de danger, mais quelle que soit la politique que le ministre expose, je lui demanderai, dans les intérêts du public, de faire en sorte qu'elle s'applique à toutes les compagnies également; que cette politique soit précise, soit claire, et, s'il est nécessaire qu'on modifie la loi des chemins de fer, afin d'empêcher, sous le couvert et sous le nom de compagnies de chemin de fer, l'acquisition de ces privilèges importants et industriels de premier ordre. Ces chutes d'eau permettront de créer de grandes industries à certains endroits; ils seront les producteurs du trafic pour les chemins de fer, et si les compagnies de chemins de fer obtiennent des droits exorbitants au détriment du public, elles deviendront énormément puissantes.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): La question qui vient d'être soulevée est très importante, et, comme mon honorable ami l'admet, n'est pas exempte de difficultés. Les conditions changent rapidement dans un jeune pays comme le nôtre, et de nouveaux problèmes surgissent presque tous les jours qu'il nous faut résoudre. Je puis me tromper, mais je crois qu'empêcher le développement des chutes d'eau n'est pas ce que l'on peut appeler les conserver, mais les gaspiller. Si nous pouvons entourer et encourager leur développement de façon à sauvegarder les intérêts du public, ce sera la meilleure politique. Il n'est pas dans l'intérêt public d'interdire l'exploitation des chutes d'eau ou d'en refuser l'usage au public, directement ou par l'entremise de compagnies. Une des objections que l'on apporte aux pouvoirs que demandent les compagnies de chemins de fer d'acquérir l'usage de chutes d'eau est la crainte qu'elles puissent par quelque manière obtenir le droit de les exproprier, mais ce bill et les autres contiennent une sauvegarde contre ce danger. Aucun d'eux ne donne aux compagnies le droit d'exproprier la force hydraulique. Au sujet des embarras qui peuvent en résulter pour la navigation, on se garantit contre ce danger en donnant au département des Travaux publics le droit d'approuver tout ponts et travaux qui pourraient obstruer un cours d'eau navigable, de sorte que les transports par eau seront protégés.

Il y a des membres de cette Chambre qui s'opposent au développement des forces hydrauliques. Je ne vois pas quelle différence cela peut faire, du moment que les droits du public sont bien protégés. Mon honorable ami songe peut-être aux compagnies de chemin de fer qui de l'autre côté de la frontière sont devenues propriétaires de mines de charbon, ce qui leur permet d'augmenter le prix de ce combustible de toute la diminution dans les prix de transport sur les chemins de fer, et de cette façon ces compagnies échappent au contrôle de leur tarif; mais au sujet des bills qui nous occupent, la commission des chemins de fer aura le pouvoir de régler les tarifs pour la distribution de l'énergie, tout comme les tarifs de transports des chemins de fer, et si une compagnie de chemin de fer avait un excédent de force à vendre, c'est le Gouvernement qui en règlerait le prix. Il est difficile de dire jusqu'à quel point nous devrions permettre à une compagnie de chemin de fer de développer de l'énergie ou force motrice. Supposons que nous disions qu'une compagnie de chemin de fer n'aura pas le droit de développer plus de force hydraulique qu'elle en a besoin pour son usage sur son réseau, et supposons qu'elle en développe davantage, comment allons-nous l'empêcher d'en vendre le surplus? Qui se chargera de l'en empêcher? C'est une chose bien connue que l'on peut développer proportionnellement à beaucoup moins de frais une grande quantité d'énergie qu'une petite. Or, si une compagnie de chemin de fer n'a besoin pour le moment que de 5,000 forces de chevaux, mais installe un outillage qui pourra pro-

duire deux fois cette quantité afin qu'elle puisse être prête à subvenir à l'augmentation future de trafic, serait-il sage d'empêcher cette compagnie de développer 10,000 forces de chevaux, lorsqu'elle pourra le faire à meilleur marché proportionnellement à 5,000, et restreindre son développement à ses besoins présents. Ne serait-il pas plus raisonnable de permettre à cette compagnie de développer toute la quantité dont elle pourra avoir besoin, et même un peu plus et lui laisser vendre ce surplus, du moment que nous prenons les moyens nécessaires d'en régler le prix? Mais même si nous refusions cette permission, personne, si ce n'est un actionnaire de la compagnie de chemin de fer, ne pourrait l'empêcher de vendre le surplus de son énergie hydraulique. Je n'ai pas d'objection à suspendre l'adoption de ce bill jusqu'à ce que nous discutions les autres bills semblables devant le comité des chemins de fer, bien que plusieurs qui contiennent l'article donnant la permission de développer et de vendre de la force hydraulique aient déjà été adoptés.

L'hon. JOHN HAGGART: Mon honorable ami n'a pas compris l'objection soulevée par l'honorable député de Simcoe (M. Lennox). Il parlait du cas où ces forces hydrauliques importantes pourraient être d'utilité au public, auquel il voulait laisser une part de profit et ne pas les livrer entièrement à un seul individu. Aux Etats-Unis il y a une loi dans tous les Etats qui veille à ce que les profits produits par ces avantages naturels aillent au peuple. Mon honorable ami demandait au Gouvernement de formuler une politique bien claire à cet égard pour obliger une personne ou une compagnie qui veut exploiter une chute d'eau à ne le faire que d'après des règles imposées par le Gouvernement et qui obligeraient qu'une certaine partie des profits allât au peuple. Tout ce que mon honorable ami demande, c'est que le Gouvernement ait sur ce sujet une politique comme en ont tous les autres pays du monde, politique basée sur le principe que les avantages naturels d'un pays doivent bénéficier à la population et, s'il est nécessaire, qu'une partie reste aux compagnies ou aux individus qui font des travaux de développement.

M. ALEXANDER HAGGART: Ce bill n'est d'aucune façon un bill de chemin de fer, mais simplement un bill accordant le droit d'acquérir des chutes d'eau sur les rivières Saskatchewan et Nelson. J'appellerai particulièrement l'attention de la Chambre sur l'article 7. Cet article dit que la compagnie de chemin de fer pourra commencer —où?—à l'embouchure de la rivière Saskatchewan, à l'embouchure de la rivière Nelson ou à tout autre endroit entre ces deux points, qui sont à 150 milles de distance l'un de l'autre. Elle pourra commencer ces travaux sur la rive nord du lac Winnipeg entre deux points qui sont à 150 milles de distance, ce qui veut dire pratiquement qu'elle pourra commencer là où elle voudra. Elle n'indique aucune direction, ni l'est, ni l'ouest, ni le nord, ni le sud. La ligne passera à un endroit où il pourra traverser le chemin de fer de la baie d'Hudson. Ce chemin de fer n'est pas encore tracé, il peut aller dans la direction de l'ouest ou du nord,ou aller vers le nord-est en suivant les rives de la rivière Nelson, et avec les droits qu'elle acquiert de construire des canaux et des écluses, la compagnie pourra accaparer toutes les chutes d'eau situées sur cette rivière jusqu'à ce qu'elle atteigne le chemin de fer de la baie d'Hudson. Il est évident que les promoteurs de cette compagnie veulent acquérir les privilèges d'exploiter des forces hydrauliques.

Il y a un autre point. La province du Manitoba est intéressée dans ce bill. Le territoire que traversera ce chemin de fer est tout compris dans les limites décrites dans la résolution que le premier ministre a fait adopter par cette Chambre, il y a deux ans environ, traçant les frontières du Manitoba. La même question qui a été soulevée au sujet du canal projeté le long de la rivière Winnipeg le sera peut-être ici. Des privilèges de développement de chutes d'eau sont déjà accordés en vertu de chartes locales, et il est possible que d'ici à un an ou dans quelques années, la province ait une juridiction sur ce cours d'eau, et on verra surgir la question très sérieuse de savoir si le titre qui aura été donné à cette compagnie de chemin de fer par le parlement fédéral n'est pas supérieur au titre qui pourra être donné à d'autres compagnies par la législature provinciale. Pour toutes ces raisons et pour d'autres, je crois que le Gouvernement devrait étudier la question sérieusement. Dès aujourd'hui la ville de Winnipeg a chargé un avocat de veiller à ce que ses droits au sujet de la rivière Winnipeg soient protégés. Si l'on regarde les demandes de chartes qui ont été faites dans le pays non organisé, au nord et au nord-ouest du Manitoba, on verra qu'il semble y avoir une action concertée de la part de spéculateurs qui veulent s'assurer ou accaparer toutes les chutes d'eau dans ce territoire.

M. RUTAN: Avant que l'on aille plus loin, j'aimerais savoir de l'honorable député de Winnipeg (M. Haggart) s'il lui est venu de la ville de Winnipeg quelque pétition s'opposant à la construction de ce chemin de fer ou autre projet de même genre. Si nulle pareille opposition n'existe, il semble étrange qu'une compagnie dont l'objet est d'établir un service de bateaux à vapeur sur le lac Winnipeg et, de plus, une voie

ferrée qui du lac Winnipeg aille rejoindre celle que l'on projette de construire pour la baie d'Hudson, soit en butte à une aussi violente opposition de la part de nos adversaires. Est-ce que nous n'avons pas vu l'autre jour ces mêmes messieurs se former en groupe solide pour faire passer le projet de loi de Burrard-Inlet conférant des pouvoirs analogues?

Des DEPUTES: A l'ordre!

M. RUTAN: Est-ce que ce dernier projet n'a pas été adopté et par le comité et par la Chambre. Je ne vois pas que l'on puisse raisonnablement adopter à l'endroit d'une compagnie une politique différente de celle que l'on juge bonne pour une autre compagnie. Il me semble que c'est agir d'après un principe bien dangereux. Cette compagnie ne fait que demander les pouvoirs qui s'accordent généralement. Bien plus, on demande moins ici qu'il n'est demandé dans le projet Burrard-Inlet, et nulle raison valable ne justifie l'opposition que l'on fait à la réalisation d'une entreprise dont l'objet est de développer un pays qui en a besoin, un pays qui aujourd'hui n'a aucune chance de progresser faute de moyen de transport que cette compagnie se prépare à lui donner, pays riche et plein de ressources. Les populations du nord de la Saskatchewan et des territoires du Nord-Ouest, où cette entreprise va s'exécuter, sont non moins impatientes de développer le pays que ne le sont les gens de la Colombie-Anglaise ou de toute autre province du Canada.

M. BRADBURY: En quoi cela fait-il tort à votre province?

M. RUTAN: Cela atteint ma province non moins que le Manitoba ou toute autre province, puisque ces lignes vont indubitablement s'étendre du nord au sud et *vice versa*, tout comme les lignes de transport se prolongent aujourd'hui de l'est à l'ouest. Les ressources naturelles ne sont d'aucune valeur si elles ne sont pas exploitées. De quelle utilité peuvent être pour le pays des terres qui ne sont pas cultivées? Aucune. Pourquoi cherchons-nous par une large publicité à attirer ici les capitaux du monde entier? C'est parce que le pays a besoin de développement et nous invitons les capitalistes à venir nous y aider.

Si quelqu'un est intéressé à la conservation de ces forces, si l'on veut prendre l'attitude indiquée par certaines remarques qui ont été faites aujourd'hui, on ferait mieux de commencer dès le début de la session et traiter de la même manière toutes ces propositions. La Chambre a déjà donné son adhésion à nombre de ces bills, et il n'y a pas de raison pour que celui-ci ne soit pas également adopté. Si nous devons adopter une règle différente, que ce soit au commencement d'une session et qu'elle s'applique à toute proposition du même genre.

M. LENNOX: Je suis tout à fait de cet avis, et c'est pourquoi j'ai demandé que cette affaire demeurât en suspens.

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'avez-vous à dire au sujet de l'article 11 du projet 118?

M. LENNOX: C'est assez d'une chose à la fois, et je n'irai pas au delà pour le moment. Je suis heureux que le ministre ait décidé d'attendre. Je reconnais avec lui que c'est une question très difficile. Le promoteur du bill désire remettre l'affaire à la fin de la session; mais, du train que vont les choses, il ne nous restera plus d'ici là de chutes d'eau disponibles.

Il est malheureux que l'on n'ait pas étudié cette affaire au commencement de la session.

Pour revenir à ce que l'honorable ministre demandait tout à l'heure, je lui dirai bien que je ne connais pas le projet de loi dont il parle.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est le bill 118, relatif à l'autorisation de la Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, qui accorde à peu près les mêmes pouvoirs.

M. LENNOX: Je n'étais pas à la Chambre quand cette affaire a passé, mais on me dit que toute cette partie du pays avait allégué l'intérêt public. Les circonstances, me dit-on, sont exceptionnelles.

Au surplus, il se peut que nous ayons eu tort d'accéder à cette demande. Mon idée, dans le cas de ces importantes forces hydrauliques, serait de les réserver dans l'intérêt du peuple. Pour celles dont nous autorisons l'exploitation par des sociétés particulières, il faudrait, de quelque façon, en retirer un revenu. Je proposerai donc le renvoi de la discussion.

M. GUTHRIE: L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) me paraît manquer de justice quand il insinue que des compagnies font un gaspillage de ces forces. Le bill pour lequel le comité des Chemins de fer a donné son agréement n'accorde à cette compagnie aucun droit, pouvoir, titre ou intérêt dans des eaux quelconques. Il ne fait que lui donner le droit, à titre de société autorisée, de demander l'utilisation de certaines eaux, ni plus ni moins que ne le peut faire aujourd'hui tout individu.

L'hon. M. HAGGART: Lui est-il donné le droit d'exproprier?

M. GUTHRIE: Non: la disposition relative à ce droit d'exproprier a été retranchée. Je crois que nous avons assez bien sauvegardé l'intérêt public. Pour commencer, le droit d'exproprier n'est pas accordé; ensuite, si la compagnie désire exploiter certaines eaux, elle devra en faire la de-

mande au Gouverneur en conseil, ainsi que le font les particuliers; en troisième lieu, elle ne pourra établir de tarifs que de l'assentiment de la commission des chemins de fer; finalement, la compagnie ne pourra utiliser l'excès de ses forces hydrauliques dans une municipalité quelconque, sans en avoir au préalable, obtenu le consentement de cette municipalité. Je ne vois pas que nous ayons pu faire mieux pour sauvegarder l'intérêt commun.

Il me semble que ce n'est pas le lieu ni le moment de discuter quelle doit être la politique du Gouvernement ou de cette Chambre à l'égard de cette question. Cela viendra avec plus d'à-propos quand la compagnie demandera au Gouverneur en conseil la faculté d'utiliser certaines eaux. C'est à ce moment-là que pourront se discuter les conditions de la faveur faite à la compagnie.

L'hon. M. HAGGART: Il vaudrait mieux que ces règlements eussent le caractère d'une loi.

M. GUTHRIE: En effet, c'est assez mon avis.

M. BLAIN: Je n'aime point cette manière de voir de l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie). Le moment de discuter d'une politique à adopter par le ministère n'est pas quand une compagnie s'adresse au Gouverneur en conseil pour l'obtention de pouvoirs prévus dans la loi qui la constitue. Il me semble que, pour l'étude des questions de cette nature, la Chambre et le comité des chemins de fer devraient avoir été mis au courant de la politique que le Gouvenement entend suivre en de semblables matières. Ceux qui demandent des chartes sauraient d'avance à quoi s'en tenir.

M. NEELY : En même temps que ce bill, le feuilleton en contient un autre, le bill 69, qui a été également appelé vendredi et qui pour le même motif est demeuré en suspens. Vu que mon nom se trouve attaché à ce dernier bill, on me permettra bien de dire un mot sur la question soulevée par l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox), laquelle, ainsi que les membres du comité des chemins de fer ne l'ignorent pas, a été discutée à fond devant ce comité. C'est après avoir été ainsi discuté que ce bill a été renvoyé à la Chambre, avec l'autre, le n° 69. Je félicite l'honorable député (M. Lennox) de s'être constitué le défenseur de nos ressources naturelles, et je félicite en même temps le Canada d'avoir trouvé en lui un défenseur aussi vigilant.

M. LENNOX: Bien!

M. NEELY : Mais il y a d'autres membres du comité des chemins de fer, et de cette Chambre aussi, qui sont non moins intéressés que lui à la conservation de nos ressources naturelles. Je n'ai personnellement aucun intérêt à l'adoption du bill auquel mon nom est attaché et, si j'avais pu croire que les droits du public pussent être lésés en quelque façon par quelqu'une des dispositions de ce bill, je n'y aurais certainement pas donné l'appui de mon nom et je ne chercherais pas à l'imposer à cette Chambre. L'honorable député (M. Lennox) peut donc se le tenir pour dit: il n'est pas, dans cette Chambre non plus qu'au comité des chemins de fer, le seul qui s'intéresse à préserver de toute atteinte incompatible avec les intérêts du public, les eaux canadiennes susceptibles de fournir quelque force hydraulique. L'honorable ministre des Chemins de fer a fait observer que nos ressources naturelles n'ont de valeur que dans la mesure où elles sont exploitées, et la disposition à laquelle certains députés s'opposent dans ce bill comme dans celui qui vient après ne fait que donner à des compagnies de chemin de fer la faculté d'acquérir des droits à certaines eaux. Pareille disposition n'est pas nouvelle; elle est très ordinaire dans les bills de cette nature. Toutes les compagnies de chemin de fer demandent cette autorisation pour des fins d'exploitation se rattachant à leur entreprise; et si une compagnie se trouvait en possession d'une force dépassant ses besoins, quel mal y aurait-il à ce qu'elle vendît cet excès de force aux municipalités qui avoisinent le cours d'eau.

Pour moi, il me semble que c'est là un avantage pour le public, à la condition, bien entendu, que les prix auxquels cette force pourrait être obtenue fussent convenablement réglementés. Or, dans tous les cas, en tant que ces deux bills sont concernés, les tarifs à être établis sont sujets à l'approbation de la commission des chemins de fer. Cette garantie me satisfait, et je crois qu'elle satisfait également le public, attendu que la commission des chemins de fer n'a jamais, que je sache, exercé au détriment du public et en faveur des compagnies de chemin de fer ou autres les pouvoirs que nous lui accordons.

Je ne vois pas quelle objection si sérieuse on pourrait faire valoir en particulier contre ces dispositions du bill. J'ignore si l'honorable député de Simcoe-sud était là lorsque le bill de Burrard-Inlet a été adopté par le comité des chemins de fer; mais, s'il n'y était pas, c'est sa faute, et il a, en cela, manqué à sa vigilance ordinaire. Je crois cependant que l'honorable député de Winnipeg (M. Haggart) se trouvait dans la salle du comité à ce moment-là, et il est assez étrange de constater qu'il y a dans ce bill de Burrard-Inlet, d'abord adopté par le comité des chemins de fer et ensuite par la Chambre, une disposition identique à celle que ces messieurs combattent si vivement aujourd'hui dans le présent bill.

M. BRADBURY: Est-ce que cette disposition n'a pas été insérée dans le bill de Burrard-Inlet à la suite d'un compromis entre les intéressés?

M. NEELY: Je n'en sais rien, mais je ne le crois pas. L'incident que je viens de mentionner n'a peut-être pas grande importance si l'on songe que c'est l'honorable député de Vancouver (M. Cowan) qui s'est chargé de défendre le bill de Burrard-Inlet tant au comité des chemins de fer que devant cette Chambre. Il peut y avoir là pure coïncidence, mais il me paraît bien étrange qu'une opposition aussi violente se fasse jour au comité des chemins de fer et à la Chambre à l'occasion de ces bills, même lorsque les droits publics se trouvent parfaitement sauvegardés à tous les points de vue, autant que je peux en juger. Quand il s'agit du Pacifique-Canadien ou du Canadian-Northern, ou encore de quelque autre grande compagnie, ces messieurs ne s'opposent pas avec la vigueur qu'ils y mettent aujourd'hui aux propositions qui se présentent devant cette Chambre pour des pouvoirs analogues à ceux-ci.

Dès que des compagnies autres que celles-là demandent qu'on leur accorde ces mêmes privilèges, tout de suite on élève la question des droits du peuple. Or, monsieur l'Orateur, le bill qui vient après celui-ci dans le feuilleton a une disposition pareille à celle à laquelle on s'oppose dans ce bill. Ce bill a été adopté l'année dernière, et tout ce que l'on demande cette année, c'est une prolongation de délais. L'affaire a déjà subi plusieurs retards; elle a été de nouveau ajournée vendredi soir, et voici maintenant que l'honorable député de Simcoe-sud demande qu'elle soit suspendue pour quelques jours, jusqu'à ce que le Gouvernement expose une politique qui lui sera favorable. Même alors, même après des semaines de réflexion, le ministre des Chemins de fer ne pourra jamais, j'en ai peur, proposer une politique qui satisfasse l'honorable député (M. Lennox). Au reste, je ne vois pas pourquoi on prendrait occasion de l'étude de ces bills pour une déclaration ministérielle qui ne peut en aucune façon modifier le sort de ces mêmes bills. Si le Gouvernement désire se prononcer sur les soins à prendre pour protéger convenablement nos chutes ou cours d'eau susceptibles d'engendrer quelque force hydraulique, je suis avec lui de tout cœur, et je serai, non moins que l'honorable député de Simcoe-sud, heureux d'entendre ses déclarations à cet égard; mais ceci n'a absolument rien à faire avec l'adoption du présent bill, où il est simplement demandé que la compagnie ait la faculté d'acquérir des chutes d'eau pour l'exploitation de sa ligne.

Le ministre des Chemins de fer a fait entendre qu'il ne serait pas fâché de voir remise à plus tard l'étude de ce bill. Ce n'est pas moi qui en suis le promoteur, mais il me semble que cette affaire a été suffisamment débattue. C'est pourquoi je demanderai à l'honorable député de Simcoe-sud de ne pas mettre d'empêchements à son adoption. A tout événement, et que l'honorable député le veuille ou non, je crois que le comité devrait passer aujourd'hui même à la délibération de ce bill et de celui qui vient à la suite.

L'hon. M. EMMERSON: Cette affaire a été examinée sous tous ses aspects par le comité des chemins de fer. L'attention du comité a été retenue trois jours et plus par l'étude de deux ou trois des bills mentionnés au feuilleton. J'admets avec mon honorable ami que, pour la question qu'il soulève, il importe peu que le Gouvernement fasse ou ne fasse jamais une déclaration de principes. Une telle déclaration serait sans application aux cas actuels. Il est bon de se rappeler qu'on ne demande ici aucun pouvoir d'expropriation.

M. ALEX. HAGGART: Cependant, l'article 14 donne à la compagnie le droit d'établir des tramways et d'exproprier les terrains.

L'hon. M. EMMERSON: Cette disposition a été biffée au comité, et il a été formellement entendu qu'il ne serait donné aucun pouvoir d'expropriation. Il est malheureux, à ce moment-ci, que nous retenions l'attention de la Chambre sur une telle question. J'ai une forte répugnance pour l'octroi de pareils pouvoirs. J'avais entendu dire que certaines des législatures américaines avaient édicté des règles fort rigides à cet égard. D'ailleurs, nous ne donnons à la compagnie par ce bill que le droit d'acquérir des chutes d'eau pour les fins de son exploitation.

M. LENNOX: A-t-on fait réserve de quelque chose pour le pays, ou si les compagnies vont avoir tout le profit?

L'hon. M. EMMERSON: C'est là un point qui diffère totalement des autres, et j'allais justement en parler lorsque mon honorable ami est venu m'interrompre. A de certains égards, nos lois diffèrent absolument de celles qui régissent la matière de l'autre côté de la ligne. Chaque fois que l'occasion s'est présentée au cours de la présente session, d'accorder de pareils pouvoirs à une compagnie, nous avons vu à ce qu'elle ne pût s'en prévaloir que dans la mesure de ses besoins. Il lui était en même temps concédé le privilège de vendre ce qu'elle aurait de trop; et cela me paraît être dans l'intérêt du public. La différence qui existe entre la législation canadienne et la législation américaine consiste en ce que, là-bas, chaque fois que des privilèges de cette nature sont accordés à des compagnies, elles ont une taxe à payer.

Je le savais déjà, mais vaguement. J'ai donc, il y a quelques semaines, fait demander un exemplaire de certain bill adopté par la législature de l'état de New-York, relatif à la constitution d'une compagnie dite The Long Sault Development Com-

pany et autorisant cette compagnie à construire et maintenir des digues, canaux, usines et écluses sur ou près l'île du Long-Sault, en vue d'améliorer la navigation du Saint-Laurent et d'exploiter à cet endroit la puissance du courant; d'y construire et maintenir un pont et d'y poursuivre la fabrication de divers produits. J'y vois que l'on exige de la compagnie qu'elle verse au trésor de l'Etat d'abord une somme fixe de $10,000, et ensuite $15,000 en 1910 et $20,000 en 1911. Après cela, la compagnie devra payer chaque année diverses sommes variant en importance selon la moyenne de force développée par application de cette loi, savoir: 75 cents par cheval pour les premiers 25,000 chevaux électriques; 50 cents ensuite, jusqu'à 100,000, et 25 cents pour tout cheval dépassant les 100,000. Dans le cas où la compagnie convertirait en travail mécanique la force de l'eau, sans qu'il y ait transformation en énergie électrique, toute force ainsi obtenue oblige la compagnie à des paiements par cheval mécanique. Certaines dispositions que je n'ai pas besoin de lire ont trait à la détermination du chiffre de ces versements. Il me semble que c'est là une législation que nous pourrions imiter au Canada et dont le pays retirerait certainement des avantages; mais, dans l'application d'une telle loi, il faudrait se garder de toute distinction injuste.

J'appelle sur ce point l'attention du ministre des Travaux publics, car cette même compagnie du Long-Sault viendra sans doute bientôt demander à notre Parlement de lui accorder certains droits du côté canadien; et il sera bon de se rappeler à ce moment-là les obligations que l'on a imposées à cette compagnie quand elle s'est adressée à la législature de New-York et plus tard au congrès des Etats-Unis. Il va sans dire qu'il n'est pas besoin d'inclure cette disposition dans les différents bills actuellement soumis à notre examen ou qui ont pu être soumis à l'étude du comité général.

M. LENNOX: Et pourquoi pas?

L'hon. M EMMERSON: Parce qu'il y aura une loi d'application générale. Le seul moyen d'arriver à cela est que le Gouvernement propose et fasse adopter une telle loi. Où en seraient le bill de Burrard-Inlet et d'autres que nous avons adoptés et qui sont maintenant rendus au Sénat? D'où vient que, pour ceux-ci, il se produit des empêchements auxquels les premiers ont échappés? Cela est manifestement injuste. S'il doit être fait quelque chose, que ce soit au ministère des Travaux publics de le faire. Je ne vois pas pourquoi ces bills seraient constamment ajournés, ou encore renvoyés au comité pour que de nouvelles conditions soient imposées aux compagnies.

Pour être juste, il faudra demander au Sénat de modifier dans le même sens les bills qui lui ont eté envoyés, ou même veiller à ce qu'ils ne reçoivent pas la sanction du Gouverneur général.

L'hon. M. HAGGART: L'adoption du bill peut donner à la compagnie un pouvoir d'expropriation, la faculté d'acquérir des biens; serait-il juste que le Gouvernement fît plus tard des lois leur imposant des pénalités?

L'hon. M. EMMERSON: Sans doute. Si la compagnie obtient le pouvoir d'exploiter le cours de certaines eaux pour les fins d'un canal ou pour l'énergie électrique qu'elles peuvent fournir, cette compagnie doit présenter ses plans au ministère des Travaux publics pour approbation. Le Gouvernement pourrait donc en toute justice faire dès demain une loi statuant qu'avant d'obtenir tels privilèges la compagnie devra payer un droit de tant pour cent sur la quantité de force utilisée.

L'hon. M. HAGGART: Avant que ce droit lui ait été accordé, mais non pas après.

L'hon. M. EMMERSON: La permission accordée à une compagnie de s'adresser au département des Travaux publics est une chose, et c'en est une autre pour la compagnie de venir au département des Travaux publics en vue de mettre à exécution ce droit de se servir des privilèges qu'elle est autorisée à exercer par l'acte spécial du Parlement qui l'a autorisée à se former en société.

L'hon. M. HAGGART: Mais si elle peut l'obtenir sans avoir rien à payer?

L'hon. M. EMMERSON: La compagnie peut le faire, mais ce serait une question de règlements pour le gouvernement du Canada; il devrait imposer un droit et ce serait le seul moyen d'atteindre ces innombrables compagnies qui ont acquis ces privilèges et cette autorité. Vous dites que ce système aurait dû être adopté il y a longtemps. Peut-être aurait-on dû le faire, mais cela n'a pas été fait. Je ne parle pas de cette question à un point de vue politique, j'en parle, comme membre de ce comité, en tenant compte des conditions qui existent et nous constatons que d'autres Etats et d'autres pays exigent le paiement de droits semblables. Pourquoi le Canada ne ferait-il pas la même chose et s'il est trop tard pour que nous puissions modifier les bills, alors faisons les suivre d'une loi, ayant un caractère général et que l'on ne pourra pas considérer comme odieux. Si, aujourd'hui, nous devions refuser d'adopter ce bill ou si le Parlement devait refuser à ces personnes les privilèges que nous avons accordés tant de fois

à d'autres pendant la session, cela paraîtrait certainement une injustice, aussi je prétends que ces bills doivent tous être traités de la même façon. Les membres du comité des chemins de fer se souviendront que je me suis opposé énergiquement à l'octroi de privilèges sans limite, que je me suis efforcé d'obtenir qu'on définisse les droits, qu'on traite tout le monde avec justice et qu'on n'accorde pas à certaines personnes des privilèges qui n'ont pas été accordés à d'autres qui se sont présentés au comité.

L'hon. M. HAGGART: Le bill ne pourrait-il pas contenir cette restriction: soumis aux modes et conditions que le Gouvernement pourra établir de temps en temps?

L'hon. M. EMMERSON: Cela pourrait bien se faire, mais nous devons songer aux autres bills et nous devons adopter une loi générale qui atteindra les bills qui ont déjà passé par toute la filière de ce comité.

M. BRADBURY: Rendez son effet rétroactif.

L'hon. M. EMMERSON: On pourrait à peine dire que ce serait une mesure rétroactive, car après tout ces personnes ne peuvent se plaindre sans comprendre qu'en obtenant l'autorisation de faire certaines choses, elles n'ont le droit de les faire qu'après que le département des Travaux publics leur a accordé ce droit et si dans l'intervalle, le département des Travaux publics, sur l'ordre du Parlement, impose des règlements et des taxes, elles ne peuvent pas se plaindre de l'exécution de la loi et la mesure serait rétroactive seulement en ce qui regarde l'intervention du département des Travaux publics.

M. BRADBURY: Je suis de l'avis de l'honorable député; reste à savoir si le Gouvernement voudra faire une loi semblable?

L'hon. M. EMMERSON: Mon honorable ami et moi nous ne pouvons pas étrangler le Gouvernement, nous ne pouvons pas le prendre à la gorge et lui dire ce qu'il devrait faire et ce qu'il ne devrait pas faire; mais je dis qu'il serait injuste de notre part de repousser ces bills, étant donné ce que nous avons fait la semaine dernière. Il serait injuste de traiter ces personnes autrement que nous ne l'avons fait pour les demandes précédentes et alors nous devrions laisser au Gouvernement la responsabilité de régler toute cette affaire, en tenant compte que des compagnies ont déjà été autorisées et que des compagnies pourraient être autorisées pendant le reste de la session.

M. GOODEVE: En ma qualité de député de la Colombie-Anglaise et de membre du comité des chemins de fer, je proteste contre l'affirmation faite par les honorables députés de Humbolt (M. Neely) et de Prince-Albert (M. Rutan), que les députés de la Colombie-Anglaise se groupent et agissent en corps quand ils sont intéressés à l'adoption d'un bill par le comité des chemins de fer et qu'ils s'opposent aux bills analogues présentés par les députés de différentes régions du Canada. En mon nom et au nom des députés de la Colombie-Anglaise, je déclare que nous n'avons jamais fait une tentative de ce genre et que notre conduite dans cette Chambre n'a jamais été guidée par un principe semblable.

M. RUTAN: Je n'ai pas désigné les députés de la Colombie-Anglaise; j'ai dit qu'à propos d'un bill de la Colombie-Anglaise les membres de l'opposition. . .

M. GOODEVE: J'accepte avec plaisir l'explication de l'honorable député, mais mon collègue de Humbolt est allé beaucoup plus loin et il a fait une déclaration contre laquelle je proteste. Je désire dire de plus que l'attitude prise par le ministre, lorsqu'il a demandé que ce bill reste en suspens, reçoit toute mon approbation. Il a expliqué très raisonnablement, je crois, que nous avons toujours de nouvelles conditions à régler dans les questions qui se présentent à la Chambre ou au comité des chemins de fer et par conséquent qu'il est nécessaire d'y apporter une très grande attention. Mais il me semble qu'il ne touche pas à la partie la plus importante de la question, quand il déclare que si le Gouvernement n'est pas prêt à aller de l'avant lui-même, pour développer ses richesses naturelles, nous ne devrions pas empêcher qu'elles soient développées par des particuliers. J'admets qu'il faut que nos richesses naturelles soient exploitées et nous devrions encourager les capitalistes à développer ces richesses. Mais ce n'est pas la question soulevée par l'honorable député de Simcœ-sud (M. Lennox). Actuellement il y a devant la Chambre un grand nombre de bills qui traitent de ces questions et c'est pourquoi la difficulté s'est produite aujourd'hui. Ces bills s'occupent de forces hydrauliques situées dans beaucoup de cours d'eau et dont quelques-uns coulent dans plus d'une province, ce qui en fait par conséquent des cours d'eau interprovinciaux. Plusieurs de ces rivières se trouvent dans des régions peu connues ou à peu près inconnues. Nous ne pouvons pas dire quelle est la valeur de ces forces hydrauliques dont il est question dans ces bills. Nous pouvons par conséquent nous rendre compte de l'objection soulevée par le député de Simcœ-sud lorsqu'il demande que le Gouvernement adopte un système pour régler l'octroi de ces permissions lorsqu'elles sont connexes à des chemins de fer ou autres entreprises. L'ob-

jection soulevée à ce sujet par l'honorable député de Winnipeg (M. A. Haggart) paraît importante. Dans ma province nous avons une loi des cours d'eau qui renferme des articles semblables à ceux dont a parlé l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) et qui existe aussi aux Etats-Unis. Un de ces articles dit:

Le Lieutenant-Gouverneur en conseil peut de temps en temps, par décret en conseil, établir et fixer les loyers, redevances, droits et tarifs pour l'eau utilisée ou détournée et utilisée et pour les terres de la couronne utilisées et des droits, autorisations et privilèges qui pourraient être nécessaires à tout concessionnaire, suivant les termes de cette loi.

Je désire attirer particulièrement l'attention du ministre des Chemins de fer sur le fait qu'un semblable contrôle existe dans la province d'Ontario, et il est probable que les autres provinces, le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, comprenant qu'elles possèdent un revenu considérable avec leurs forces hydrauliques, voudraient également tirer quelques revenus de leur exploitation. C'est l'objection la plus sérieuse que j'aie présentée à propos de ce bill. Le projet de loi englobe une certaine étendue territoriale:

. . .d'un point sur le lac Winnipeg, à ou près de son débouché dans le fleuve Nelson, à ou près de la décharge de la rivière Saskatchewan dans le lac Winnipeg, ou d'une localité entre lesdits points, jusqu'au point de jonction avec un chemin de fer à la baie d'Hudson qui pourra être établi par le gouvernement du Canada.

Cet article comprend plusieurs cours d'eau et des forces hydrauliques qui se trouvent dans les deux provinces d'Alberta et de Manitoba. Je ne crois pas que les députés de l'une ou l'autre de ces provinces soient prêtes à dire au comité—je n'ai certainement pas reçu ce renseignement au comité des chemins de fer—quelles sont les différentes forces hydrauliques qui peuvent exister sur ces cours d'eau. Il se peut qu'à l'avenir ces deux provinces s'aperçoivent qu'elles possèdent des droits sur ces forces hydrauliques, qui appartient au peuple, et que le Parlement ne devrait pas accorder à une compagnie l'autorisation d'exproprier ces richesses naturelles et de s'en servir pour son intérêt particulier. Il ne s'agit pas de savoir si la municipalité à laquelle on vent la chute paye le tarif convenable; il s'agit de savoir si la population du Canada n'a pas droit à quelque revenu de ces forces hydrauliques et au privilège de leur usage exclusif. C'est la question à régler, comme l'a dit l'honorable député de Simcoe-sud; c'est la question que nous avons discutée au comité. Je voudrais maintenant attirer l'attention sur le point soulevé par l'honorable député de Winnipeg (M. A. Haggart). Il a parlé en avocat et, bien que je sois un profane et que mon opinion en pareille matière n'ait pas beaucoup de poids, il me semble qu'il y a quelque chose dans le point soulevé, à savoir que si nous accordons cette autorisation, il sera impossible plus tard à la province du Manitoba de réclamer ce droit.

Supposez que dans la suite la province du Manitoba accorde un bill pour exploiter une chute d'eau dans la région visée par le projet de loi à l'étude. La simple adoption de ce bill par le Parlement fédéral ne rendra-t-elle pas nuls les droits et prérogatives de la province du Manitoba? La compagnie pourrait produire, utiliser et vendre de la force à son propre bénéfice sans s'inquiéter de la population de la province ou de celle du Canada. C'est ce que nous étudions en ce moment et je suis content que le ministre, avec une grande largeur de vue, ait dit qu'il laissera le bill en suspens pour qu'on puisse étudier plus complètement cette importante question.

L'honorable député de Prince-Albert (M. Rutan) dit que nous pourrons régler probablement cette question à la fin de la session. La difficulté est que nous n'avons pas seulement ce bill, mais d'autres encore qui s'occupent des grandes forces hydrauliques de l'Ouest, des rivières importantes dans lesquelles se trouvent des chutes d'eau d'une valeur incalculable pour la population du Canada. L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) a dit que nous pourrions adopter le bill et imposer par la suite une législation rétroactive fixant des conditions spéciales. Mais cela pourrait être difficile et même peut-être injuste. Si, en effet, la compagnie a consacré $1,000,000 ou $2,000,000, pour exploiter de bonne foi une chute d'eau en exécution d'une concession accordée par le Parlement, il s'agit de savoir si nous pourrions ensuite introduire des restrictions dans la loi.

Cette question doit être réglée d'abord, afin que chaque compagnie sache exactement à quelles obligations elle aura à se conformer avant d'obtenir sa charte. Pour cette raison, je félicite le ministre de Chemins de fer d'avoir réservé ce bill, pour qu'il soit étudié en même temps que d'autres dans lesquels le même principe est en jeu, afin de voir s'il n'est pas possible d'adopter une règle générale également profitable à tous.

M. TURRIFF: Je suis bien aise que cette question ait été soulevée. Elle a été longuement discutée devant le comité des chemins de fer, surtout durant la présente session ainsi qu'à la session précédente.

Je considère qu'il est temps que le Gouvernement adopte une règle générale pour l'octroi de privilèges spéciaux aux compagnies de chemins de fer qui demandent des chartes à ce Parlement.

J'espère qu'il viendra un jour où une compagnie de chemin de fer n'obtiendra une

charte que pour la construction d'un chemin de fer.

Mais, je considère qu'il serait manifestement injuste, à cette phase de la question, de signifier à l'honorable député (M. Rutan) que le bill qu'il a déposé ne peut pas être adopté. Ce serait injuste, car les honorables membres de la gauche qui combattent si énergiquement ce bill, ont appuyé ou négligé de combattre, même au cours de la présente session, d'autres bills exactement semblables, je crois.

Ce bill et celui qui vient immédiatement après à l'ordre du jour offrent infiniment moins d'objections que certains autres que ces honorables députés ont appuyés la semaine dernière, parce que les chutes d'eau visées dans ce bill et dans le suivant concernant le chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson, deposé par l'honorable député d'Humbolt (M. Neely), sont sous la juridiction exclusive des autorités fédérales. Mais, les bills appuyés par les honorables députés de la gauche, avaient trait à des forces hydrauliques appartenant aux diverses provinces. Pourquoi nos honorables amis qui s'opposent aujourd'hui si fortement à l'octroi de ces privilèges à ces compagnies n'ont-ils pas combattus certains bills déposés par leurs amis?

Maintenant que leurs bills sont adoptés, je trouve injuste qu'ils s'opposent à ce que les mêmes privilèges soient accordés dans le présent cas et dans celui que je viens de mentionner.

De plus, rien dans ces bills ne confère aux compagnies une juridiction quelconque sur les forces hydrauliques. Le présent bill ne confère à la compagnie aucun droit que ne possède déjà le premier venu d'entre nous. Tout ce que la compagnie demande, c'est d'être autorisée à s'adresser au ministre dont relèvent les forces hydrauliques, dans les diverses provinces, et à prendre des arrangements avec lui. Ce ministre pourra toujours imposer les conditions qu'il voudra, aux termes de la loi sur les terres fédérales. Cette loi stipule toutes les conditions auxquelles les chutes d'eau peuvent être concédées.

A l'heure présente, le ministre peut imposer toutes les conditions qu'il juge à propos, aux compagnies de chemins de fer qui s'adressent à lui pour obtenir le droit d'exploiter une chute d'eau.

A mon sens, la grande objection à ces chartes, c'est quand le chemin de fer traverse des provinces qui possèdent leurs propres terres, et je dis que le temps est venu pour le Gouvernement de décider s'il est à propos d'accorder des privilèges de cette nature aux compagnies de chemins de fer quand les chutes d'eau sont sous l'autorité des différentes législatures provinciales.

Ni le Gouvernement, ni le parti libéral n'ont intérêt à ce que les provinces envoient leurs avocats ici, pour combattre devant le comité des chemins de fer chacun de ces bills en donnant comme raison qu'ils empiètent sur les droits provinciaux. Si ces provinces ont des droits, il faut les respecter.

Il serait infiniment préférable, quand il s'agit de chartes de chemins de fer, de poser en principe qu'on n'accordera que le droit de construire le chemin et si la compagnie désire acquérir des chutes d'eau pour les exploiter, qu'elle s'adresse à la province qui a juridiction sur ces pouvoirs.

Je concède qu'il est temps de faire quelque chose dans ce sens, mais je n'admets pas avec mes honorables amis de la gauche qu'il faille adopter les bills qu'ils déposent, puis refuser les mêmes droits à ceux qui n'appartiennent pas au même parti politique.

Je ne prétends pas que la droite ait rien à se reprocher. Il y a eu beaucoup de tiraillements devant le comité des chemins de fer et il vaudrait mieux que le Gouvernement adopte une règle générale, pour que nous sachions exactement à quoi nous en tenir.

Quant au projet actuellement en discussion, et celui qui vient après, ils présentent moins d'objections que les autres, vu que les forces hydrauliques appartiennent au Gouvernement fédéral et que le ministre de l'Intérieur est autorisé à imposer à leur exploitation toutes les restrictions qu'il jugera à propos.

En votant ce bill, nous ne conférons aucun pouvoir à la compagnie; nous ne faisons que l'autoriser à s'adresser au ministre de l'Intérieur pour en obtenir le privilège d'acquérir des forces hydrauliques pour exploiter son chemin de fer et le droit de disposer de l'excédent d'énergie qu'elle pourra avoir. Personne ne peut raisonnablement s'opposer à cela. Nous désirons voir l'Ouest se développer, et il serait très injuste de rejeter ces deux bills. A mon sens, ils devraient être votés et le Gouvernement devrait adopter une règle générale qui nous servirait de guide à l'avenir.

M. NESBITT: Comme l'a expliqué l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie), nous ne faisons que mettre cette compagnie dans la position d'un simple particulier, et elle sera obligée de s'adresser ailleurs pour obtenir des privilèges. Le projet de loi d'une législature américaine dont mon honorable ami nous a donné lecture, a probablement été inspiré par les vues exprimées cette année par le président Taft, concernant la conservation des ressources naturelles et conseillant de les rendre productives pour l'Etat.

Tout cela est très juste, et nous ferions peut-être bien de suivre cet exemple, mais

il ne faut pas perdre de vue que ces compagnies devront soumettre leurs tarifs à la commission des chemins de fer et que cette dernière, en fixant les prix, tiendra compte des obligations ou des charges que le Gouvernement pourra imposer. Le public, de ce chef, aura peut-être à payer plus cher. Il n'y a pas de doute que la commission fixera un tarif plus élevé que si la compagnie n'avait rien à payer aux autorités fédérales. Il est donc prudent de tenir compte de ce côté de la question, et je le signale, parce que si nous n'imposons aucune charge fédérale, c'est le public qui en aura le bénéfice.

M. BRADBURY: De l'autre côté (la droite) on paraît être presque unanime à demander que des mesures soient prises pour protéger les intérêts du public dans cette question des chutes d'eau.

L'argument invoqué par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) pour ne pas faire une exception pour ce bill, me paraît très faible. La raison qu'il donne, c'est qu'au commencement de la session nous avons accordé des droits semblables. Si nous nous sommes trompés dans le passé, n'est-ce pas une raison de plus pour ne pas recommencer? Si dans un ou deux autres projets nous n'avons pas su protéger les intérêts du public—je ne suis pas prêt, dans le moment à l'admettre—il est grandement temps que nous cessions de commettre de semblables erreurs.

Les chutes d'eau visées par le projet en discussion sont situées tout près de la frontière nord du Manitoba, et se trouveront dans les limites de cette province dès que l'honorable premier ministre se décidera à reculer les bornes du Manitoba. Dans quelques mois, peut-être, ces chutes seront sous la juridiction du gouvernement provincial et nous devons hésiter avant d'adopter des lois les concernant.

Il s'agit ici des deux chutes d'eau les plus considérables du Canada. L'honorable député d'Assiniboïa en connaît quelque chose; la Saskatchewan, cette grande rivière qui arrose tout l'Ouest depuis les montagnes Rocheuses, se déverse dans le lac Winnipeg, par une chute de 125 pieds. Sur le fleuve Nelson, il y a la chute Lea, qui est aussi convoitée par ce bill. Toutes les eaux des deux Saskatchewan, de la rivière Rouge, de la rivière Winnipeg, toutes les eaux qui se déversent dans la baie d'Hudson, passent par cette chute et donnent une des plus puissantes chutes d'eau du pays. Ce sont ces deux chutes que cette compagnie, par le présent bill, cherche à accaparer.

L'hon. M. PUGSLEY: En quoi ce bill tend-il à autoriser la compagnie à exploiter l'une ou l'autre de ces chutes, sans prendre des arrangements avec le ministre de l'Intérieur, ou avec le gouvernement du Manitoba, si ces pouvoirs passaient sous sa juridiction.

M. BRADBURY: Cela peut être, mais ce n'est pas suffisant pour refuter la thèse soutenue par l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) et par les membres de la gauche qui prétendent qu'il faut tenir compte des droits du public dans la conservation de ces grandes ressources naturelles.

A mon sens, avant d'accepter ce bill ou tout autre semblable, on devrait donner au Gouvernement le temps de formuler un programme général et qui pourrait s'appliquer à toutes les chutes d'eau du pays. Je ne combats pas ce bill parce qu'il a été déposé par un membre de la droite; mais puisque le Parlement en est saisi, et vu que je considère qu'en concédant les privilèges qu'il demande nous ne protégerions pas les intérêts du public, je ne vois pas comment la droite puisse demander son adoption.

M. RUTAN: Je m'étonne de voir l'honorable député de Selkirk (M. Bradbury) faire montre d'une pareille inconséquence. Il se rappelle qu'au commencement de la session, le bill n° 52 fut renvoyé devant le comité des chemins de fer et il n'a pas oublié l'attitude prise par ses amis et par lui-même sur ce bill. Il n'a pas oublié, non plus, que ce bill et d'autres semblables, ont été adoptés par le comité et par la Chambre. Son attitude actuelle me paraît très illogique. Si l'honorable député et ses amis portent tant d'intérêt aux privilèges que cette compagnie pourrait acquérir et dont elle pourrait disposer par la suite, les mêmes inconvénients existaient dans les autres bills qui ont été adoptés et au sujet desquels l'honorable député de Selkirk n'a pas ouvert la bouche. Ou il s'est tenu coi, ou il a pris une attitude tout à fait opposée à celle qu'il prend aujourd'hui.

Il me semble qu'il ne peut avoir oublié ce qui s'est produit au comité des chemins de fer, ou en cette Chambre même. Il y a plus: je ne puis imaginer pourquoi il est urgent pour lui de s'attaquer à ce projet de loi en particulier ainsi qu'à celui qui en découle immédiatement, pour la simple raison que ces deux projets de loi se rapportent à un territoire nouveau et non colonisé, lequel, si on lui refuse les travaux en question, restera dans le *statu quo*. S'il s'agissait d'une région ancienne tel que l'Etat de New-York ou telles que les parties bien colonisées de l'Ontario, et si l'on avait déjà disposé d'une quantité considérable de cette puissance hydraulique, on pourrait discuter la sagesse de ce projet. Mais il m'est impossible de comprendre pourquoi une région nouvelle comme celle-ci, qu'on cherche à développer, se trouve réduite à

cet état que réclament nos arversaires, ce qui aurait pour effet d'empêcher le développement de cette partie du pays. L'honorable ministre se montre inconséquent dans son argumentation, car il sait parfaitement que ce projet de loi a été soumis dès les premiers jours de la session et qu'il a figuré au feuilleton jusqu'à vendredi dernier quand le comité l'a adopté. L'honorable ministre n'ignore, certes, pas, que durant tout ce temps-là, le comité et cette Chambre ont adopté plusieurs autres projets de loi relatifs à des pouvoirs semblables.

L'hon. M. OLIVER: On a demandé au Gouvernement d'énoncer sa politique sur la concession des chutes d'eau. Du fait que les eaux du Canada sont sous la juridiction du gouvernement fédéral, ce dernier a une politique parfaitement définie relativement à ces chutes d'eau et qu'il a appliquée depuis quelque temps déjà.

Quant aux chutes d'eau qui existent dans les trois provinces des prairies, d'après les stipulations de la loi relative à l'irrigation, c'est le gouvernement du Dominion qui doit exercer sa haute main exclusive en ces matières. Dans les dispositions de la loi relative aux terres fédérales adoptée en 1908, il est fait mention de l'exploitation des chutes dans ces eaux-là. D'après les dispositions de cette loi, on a adopté les règlements qui ont été en vigueur jusqu'aujourd'hui, c'est-à-dire depuis environ un an, règlements relatifs à la méthode d'acquérir ces puissances hydrauliques, et décrétant qu'un loyer peut être exigé de la compagnie qui se servira des eaux en question, lequel loyer peut être fixé de temps à autre—c'est-à-dire après des périodes de vingt et un ans—et décrétant qu'on pourra réglementer les taux que devront acquitter les consommateurs de cette puissance hydraulique, taux qu'imposera la commission des chemins de fer, lesquels pourront être modifiés après sept ans.

M. CAMPBELL: Je ferai observer à l'honorable ministre de l'Intérieur que ce projet de loi n'atteindra aucune de ces provinces des prairies; peut-il nous faire connaître quelle est la loi des territoires du Nord-Ouest qui se trouverait affectée par le bill déposé maintenant?

L'hon. M. OLIVER: J'aurais dû mentionner qu'à mon avis la loi relative à l'irrigation s'applique au Nord-Ouest tout aussi bien qu'aux provinces des prairies, mais, j'estime, à tout événement, que la loi relative aux terres fédérales doit être en vigueur dans ces provinces-là et que, d'après les dispositions de cette loi, le ministère a préparé des règlements qui s'appliquent certainement aux forces hydrauliques qui se trouveraient effectées par l'un et l'autre de ces projets de loi. Il n'est pas question de la politique du Gouvernement, non plus que de l'administration par ce dernier quant à ce qui concerne ces chutes d'eau qui sont, certes, sous la haute main du gouvernement fédéral.

Le projet de loi en discussion s'applique en dehors des limites de toute province, et c'est pourquoi il ne saurait être question de droits provinciaux.

M. BRADBURY: Jusqu'à quand ces territoires resteront-ils en dehors des limites de l'une ou de l'autre de ces provinces?

L'hon. M. OLIVER: Il m'est impossible de répondre à cela, mais je puis dire que tel que le décrète la loi relative à l'irrigation, c'est le gouvernement fédéral seul qui doit exercer son autorité sur tout ce qui se rapporte aux eaux de toutes ces provinces, peu importe, car la loi relative à l'immigration, la loi relative aux terres fédérales et les règlements adoptés en vertu de cette dernière s'appliqueront, que ce territoire soit compris ou non dans les limites de la province. En réalité, aujourd'hui, dans cette province nous appliquons, en ce qui concerne les chutes d'eau les règlements autorisés par la loi relative aux terres fédérales.

M. LENNOX: Supposons que ce territoire soit cédé à la province du Manitoba, l'honorable ministre croit-il que le gouvernement fédéral pourrait continuer à exercer sa pleine autorité en tout ce qui se rapporte à ces chutes d'eau et que la province ne jouira d'aucune autorité quant à ces dernières?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable ministre a déjà dit cela.

M. LENNOX: Qu'il réponde lui-même.

L'hon. M. OLIVER: J'estime que ce que j'ai dit en dernier lieu expliquait parfaitement cela. Dans la province du Manitoba, aujourd'hui, les chutes d'eau sont soumises à la gestion fédérale d'après les règlements préparés conformément à la loi relative aux terres fdéérales, et si ce territoire était ajouté à la province, je suppose que cet état de chose se continuerait.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable ministre de l'Intérieur a fait ressortir très clairement que ce que damandaient nos honorables collègues se trouve, aujourd'hui à être la loi, loi qui date même de 1908. Comprenons parfaitement ce qui en est. La Chambre se compose d'un grand nombre de députés, aujourd'hui, et en ce qui concerne la concession de chutes d'eau, n'importe qui d'entre nous peut obtenir tous les droits accordés par ce projet de loi à la compagnie, en s'adressant au ministre de l'Intérieur. Les conditions de la concession de cette chute formeront partie d'une conven-

tion ou d'un bail; depuis l'adoption de la loi relative aux terres fédérales en 1908, le ministre de l'Intérieur a établi des règlements relatifs à ces baux pour une certaine période, à des conditions arrêtées et ces dernières peuvent être modifiées à l'expiration de la première période mentionnée dans le bail et l'on peut même exiger, par avance, le loyer, si les terrains affermés augmentent en valeur. Donc, on a déjà pourvu à tout ce qu'ont demandé les honorables membres.

Il est cet autre point qu'il faut considérer: chaque dollar supplémentaire qu'on impose pour la concession d'une chute d'eau devra être acquitté par le concessionnaire de cette chute à un certain point, car les compagnies qui réclament l'usage de cette chute ne sont pas dans l'industrie pour le bien de la santé des membres qui la composent.

M. R. L. BORDEN: Je ne saisis pas parfaitement ce point. Si l'honorable ministre avait raison, alors il serait entièrement de l'intérêt public de se débarrasser de toutes ces forces hydrauliques de façon à ce que les acquéreurs de ces dernières puissent les utiliser et les faire servir à d'autres à bien meilleur marché.

L'hon. M. GRAHAM: Non pas précisément. Les tarifs sont déterminés par le bureau des commissaires des chemins de fer, et ils seront basés sur le montant que coûtera à la compagnie la production de cette puissance, et chaque dollar qu'on ajoute à ce coût de production devra être acquitté par ceux qui se servent de cette puissance.

M. R. L. BORDEN: Parfaitement.

L'hon. M. GRAHAM: Si nous exigeons un loyer très considérable, la population de la localité qui se sert de cette puissance devra acquitter l'intérêt du montant ainsi exigé. C'est là un autre aspect de la question.

M. R. L. BORDEN: Il en est un autre également.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, et c'est celui-ci: toute la population du Canada devrait bénéficier quelque peu de cette puissance hydraulique qu'on peut développer dans une certaine localité, qu'on l'applique à la transmission de pouvoir ainsi qu'on le fait dans la province de l'Ontario, et alors nous pourrons peut-être croire que le principe énoncé par l'honorable député ne s'applique plus. Quoi qu'il en soit, en ce qui concerne le canal de la Trent, nous avons fixé une moyenne de $2 par cheval-vapeur, mais les taux qu'imposera la compagnie à ceux qui utilisent cette puissance hydraulique, devront être déterminés par le bureau des commissaires de chemins de fer, et j'ai prétendu, à tort ou à raison, que si nous exigions un tarif raisonnable pour l'usage de cette puissance, cela permettrait aux commissaires de forcer la compagnie à ne réclamer aux habitants de la localité intéressée qu'un prix raisonnable, de telle sorte que tous les intéressés bénéficieront de cette puissance qu'ils pourront utiliser à aussi bon marché que possible.

Je ne m'oppose nullement à cette proposition d'après laquelle le Dominion devrait retirer des revenus de cette source, mais ne nous laissons pas emporter par l'idée que si nous imposons un droit élevé pour obtenir un revenu pour le trésor, nous ne soutirons pas ce revenu du gousset de la population qui doit acheter cette puissance.

M. R. L. BORDEN: Si l'argument invoqué par l'honorable ministre était porté à la conclusion qu'on pourrait en tirer légitimement, la ville de Montréal ou celle de Toronto qui reçoivent, chacune, un revenu très considérable des compagnies de chemins de fer urbains, serviraient bien mieux à l'intérêt du public en général, en n'exigeant rien de ce revenu.

L'hon. M. GRAHAM: Si le tarif de transport était sous la haute main d'une commission, cela vaudrait tout aussi bien.

M. R. L. BORDEN: Je ne puis partager l'opinion de l'honorable ministre sur ce point. D'un côté il faut tenir compte des intérêts de la population du Canada qui a la propriété de ces chutes d'eau, et de l'autre, le Gouvernement doit considérer les intérêts de ceux qui peuvent utiliser cette puissance dans les différents districts. L'honorable ministre établit la question d'une façon très plausible quand il dit que si nous abandonnons à ces compagnies l'exploitation des chutes d'eau en question sans rien exiger de ces compagnies, la population se trouvera à utiliser cette puissance à très bon marché. Je ne partage pas cette opinion. Je dis que ce n'est pas là l'histoire de l'action coopérative; que l'avantage obtenu sous ce rapport servira plutôt à enrichir les actionnaires grâces aux dividendes qu'ils retireront, que les consommateurs eux-mêmes.

Le principe de réglementer les tarifs est opportun et le Gouvernement suit la bonne voie en investissant la commission des chemins de fer de cette autorité; mais si l'on exige un loyer raisonnable, et cela pour l'avantage de toute la population du Canada, d'un côté, et si, de l'autre, on exerce la haute main en ce jui se rapporte au prix, le résultat sera que la commission des chemins de fer en déterminant ces tarifs, n'envisagera que le loyer que ces compagnies devront payer à la population du pays, et la commission pourra exercer son autorité quant à la question de tarif dans le sens que je viens d'indiquer. Mais dire qu'il est absolument désirable d'abandonner complètement une concession publi-

que à quiconque vient la demander, et se baser pour cela sur la proposition que le consommateur dans chaque cas en retirera un bénéfice, c'est invoquer un argument qui n'a aucune valeur, à mon sens.

L'hon. M. GRAHAM: J'espère que l'honorable leader de l'opposition reconnaîtra que je n'ai rien dit qui pût être interprété dans ce sens. J'ai déclaré distinctement que je favorisais une redevance raisonnable.

M. R. L. BORDEN: Je partage l'opinion de l'honorable ministre sur ce point.

L'hon. M. GRAHAM: Mais ce n'est pas pour dire cela que je me suis levé. J'estime que, peut-être, on donnerait plus de force à cette question en disant dans ces projets de loi—ce qui est absolument vrai, à tout événement—que ces compganies sont soumises aux règlements établis par l'honorable ministre de l'Intérieur pour la concession des chutes d'eau.

M. LENNOX: Je tiens à faire observer qu'au commencement de cette discussion l'honorable ministre des Chemins de fer a fait connaître son intention de consentir à l'ajournement du projet, et voilà pourquoi j'ai proposé le renvoi de la discussion et c'est la question à décider.

Comme chacun d'entre nous, le ministre semble s'être quelque peu instruit sur le sujet au cours du débat, en supposant exacte la manière dont le ministre de l'Intérieur a posé la question. Nul d'entre nous n'a rien à perdre à se rafraîchir la mémoire là-dessus. Pour avoir l'avantage de me renseigner en la matière et de m'assurer que les choses se passeront comme dit le ministre de l'Intérieur, je confesserais volontiers la plus profonde ignorance.

Les membres du comité qui s'opposent à l'ajournement du projet de loi semblent croire que nous tenons à l'écarter tout à fait. Nous ne refusons pas ce que les promoteurs demandent; nous voulons plutôt savoir s'il ne serait pas possible de donner au bill une forme plus acceptable au moment où le comité des chemins de fer examinera les autres projets de loi; de cette façon, nous nous occuperons de tous ces bills en même temps, et rien ne nous embarrassera quand viendra le moment d'examiner les autres.

Je ne suis aucunement de l'avis qu'il faudrait adopter ce projet de loi parce que nous en aurions déjà adopté d'autres par mégarde ou sans motif suffisant. Lors même que, sur dix projets de loi, nous en aurions déjà voté neuf qui n'auraient pas dû être adoptés, je m'opposerais à l'adoption du dixième. Peu importe le nombre des erreurs que nous avons pu commettre; mieux vaut toujours remédier au mal même à la dernière heure, que le laiser subsister.

L'hon. M. GRAHAM: Depuis que je me suis déclaré en faveur du renvoi, le débat s'est joliment prolongé. Le renvoi n'occasionnera aucune perte de temps, parce que la question a été débattue pendant des journées entières; à vrai dire, le bill est à l'étude depuis près d'un mois, et dans l'intervalle on a saisi le comité d'autres projets de loi tendant à conférer le même privilège. Je crois que l'on pourra sans peine faire agréer par le comité, en leur faisant revêtir telle ou telle forme, les différents projets de loi ayant un objet identique. Les promoteurs peuvent m'en croire, il en sera de leur projet de loi comme de tous les autres: l'adoption n'en sera pas retardée parce que nous en remettrons l'étude à plus tard.

M. WRIGHT: De toutes les chartes dont on a mentionné la mise en discussion, celle-ci me paraît être la seule qui relève exclusivement du Parlement fédéral. Je n'en sais pas d'autre qui, au point de vue géographique, soit précisément dans le même cas.

Je considère qu'il ne convient pas du tout que la charte d'une compagnie de chemin de fer confère des privilèges à l'égard des chutes d'eau; or, cette charte-ci est censée être celle d'une compagnie de chemin de fer. Ce qui étonne tout particulièrement, c'est que la compagnie ne sait pas, à 150 milles près, où sa ligne commencera ni où elle devra aboutir; c'est en quelque sorte une charte d'aventure. A mon avis, nous devrions avoir une carte convenable indiquant le parcours de la voie projetée; on ne nous en a pas mis sous les yeux.

L'hon. M. GRAHAM: Ceci regarde le comité.

M. WRIGHT: Mais je tiens à en parler ici. On a bien fourni une carte au comité des chemins de fer, mais pour ce qu'elle est susceptible de guider les honorables députés dans l'étude de la question, on aurait fait aussi bien de s'en dispenser.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

DISUSSION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE PRINCE-ALBERT A LA BAIE D'HUDSON.

La Chambre passe à l'examen, en comité général, du projet de loi (n° 69), déposé par M. Neely, concernant la compagnie du chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson.

M. LENNOX: Ce projet de loi étant de même nature que le précédent, je propose le renvoi.

M. NEELY: La raison de réserver l'autre bill (n° 52) n'existe pas pour celui-ci, attendu que la compagnie se borne à solliciter une prorogation de délai et l'autorisation de prolonger sa ligne de chemin de fer vers le sud-ouest, depuis Prince-Albert

jusqu'à Calgary. Le comité n'a pas plus de raison de renvoyer l'étude de ce projet de loi qu'il n'en aurait de remettre à l'étude ceux que le comité et la Chambre ont déjà adoptés depuis le commencement de la session, puisque c'est l'an dernier que la compagnie s'est fait conférer tous les privilèges dont elle jouit et qu'elle n'en demande pas de nouveaux.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Cette compagnie fut autorisée à la dernière session; elle ne sollicite pas de nouveaux pouvoirs, elle se borne à demander une prorogation de délai et l'autorisation de prolonger sa ligne. Je ne sache pas que l'on ait pris occasion d'aucun bill pour s'opposer à une demande semblable.

M. LENNOX: On s'y est opposé au comité en ce sens que lorsqu'une compagnie vient solliciter un privilège sous forme de prorogation de délai, nous avons le droit, c'est notre devoir de nous enquérir de l'objet de cette prorogation.

L'hon. M. GRAHAM: Cette charte ayant été accordée l'année dernière, elle n'expirera que dans un an.

M. LENNOX: L'article 4 du projet de loi tend à proroger le délai pour la construction. Comme nous sommes à étudier ce qu'il convient de faire à l'égard des chutes d'eau, la question se pose de savoir s'il serait sage d'étendre les pouvoirs conférés par ce bill à l'égard de la force hydraulique. Ce projet de loi repose donc sur le même principe que les autres, et je prétends qu'on devrait le réserver jusqu'à ce que soit terminée l'étude de cette question-là. Le ministre l'a dit lui-même, il n'y a aucun inconvénient à cela, puisque tous les bills de même nature seront examinés en même temps, à un même point de vue, et que justice sera rendue à tout le monde.

L'hon. M. GRAHAM: Soyons raisonnables. Si nous venions à refuser cette demande, la compagnie jouirait pendant une année encore de tous les droits qu'elle possède aujourd'hui. S'il s'agissait de circonstances ordinaires, elle ne s'adresserait à la Chambre que dans un an; mais comme elle désire prolonger sa ligne, elle sollicite accessoirement, comme c'est l'usage, le privilège de commencer ses travaux dans les deux ans et de les terminer dans les cinq ans. Nous avons conféré l'an dernier tous les pouvoirs, quels qu'ils soient, prévus au projet de loi. Le délai n'est pas encore expiré. La Chambre va-t-elle voter cette année une loi portant abolition des pouvoirs qu'elle a conférés l'an dernier?

Ce projet de loi n'est pas dans le même cas que les autres. Chaque année, le comité consent généreusement au renouvellement de certaines chartes; il s'abstient de dépouiller les compagnies des pouvoirs qui leur ont été conférés. Dans le cas actuel, la compagnie demande la prorogation du délai pour la construction de sa ligne, et l'honorable député voudrait que l'on profitât de l'occasion pour la dépouiller de certains privilèges qui lui sont conférés par sa charte. C'est aller un peu trop loin.

M. LENNOX: J'envisage la question autrement. La compagnie demande une prorogation de délai. Il se peut que nous lui ayons accordé l'an dernier des pouvoirs qui n'auraient pas dû lui être conférés. Autorisons-la à prolonger sa ligne, mais ne lui accordons pas de prorogation de délai qui lui permette d''acquérir des sources d'énergie hydraulique—ce à quoi nous n'aurions peut-être jamais dû l'autoriser—du moins jusqu'à ce que nous ayons arrêté notre attitude à l'égard des autorisations à accorder à l'avenir. Que la compagnie reste avec le délai qui lui fut accordé l'an dernier, qu'elle conserve ses pouvoirs, pourvu qu'elle les exerce dans le délai prescrit; mais ce délai, gardons-nous de le proroger tant que nous n'aurons pas établi de règle générale. Puisque nous devrons, d'ici à une couple de jours, prendre une détermination à cet égard, réservons ce projet de loi comme les autres.

L'hon. M. GRAHAM: Les cas ne sont pas semblables; je ne vois pas de raison de remettre à plus tard l'adoption de ce bill.

M. le PRESIDENT (M. Miller): M. Lennox propose que le comité fasse rapport de ses délibérations et demande permission de siéger de nouveau.

M. LENNOX: Inutile de mettre la proposition aux voix, si le ministre s'oppose à cette manière de procéder.

M. WRIGHT: Ce projet de loi propose d'accorder à la compagnie une prorogation de délai ainsi que le droit de prolonger sa ligne. Cette proragation autoriserait-elle la compagnie à exercer, à l'égard de la force hydraulique, les pouvoirs que le bill tend à lui conférer?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne crois pas; toutefois, pour élucider le point, renvoyons à une autre séance la troisième lecture du projet de loi.

(Rapport est fait du bill.)

ADOPTION DU BILL DE LA VANCOUVER, VICTORIA AND EASTERN RAILWAY AND NAVIGATION COMPANY.

La Chambre passe à l'examen, en comité général, du projet de loi (n° 99), déposé par M. Burrell, concernant la Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le parrain de ce projet de loi (M. Burrell) est absent.

M. BARNARD. L'honorable député m'a prié de m'en charger en son absence.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député (M. Barnard) peut-il me dire si la loi autorisant la compagnie—il s'agit ici d'une prorogation de délai, je crois—renferme quelque disposition relative à la force hydraulique?

M. BARNARD: Je n'en sais rien; il s'agit ici d'une ancienne compagnie.

M. COWAN: D'une compagnie autorisée par la législature provinciale.

L'hon. M. EMMERSON: Je crois que la charte primitive ne confère aucun droit à l'égard de la force hydraulique. Après avoir été autorisée par la législature de la Colombie-Anglaise, la compagnie s'adressa au Parlement fédéral. Il s'agit du renouvellement de son autorisation. Il a été fait diverses modifications dont l'une, notamment, tend à restreindre la prorogation de délai à ceux des embranchements ou prolongements dont le point terminus est nettement indiqué. Je crois que le parrain du projet de loi a agréé l'amendement proposé à cet égard au comité des chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Le bill peut être lu pour la 3e fois et l'adoption définitive en être réservée jusqu'à plus ample examen de la question.

M. COWAN: J'ai par devers moi la charte primitive; elle n'autorise pas l'acquisition de la force hydraulique.

(Rapport est fait du projet de loi ainsi modifié, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION GENERALE DU BILL DE LA RESTIGOUCHE LOG DRIVING AND BOOM COMPANY.

M. CARVELL propose la 2e lecture du projet de loi (n° 150), déposé par M. Reid (Ristigouche), concernant la Restigouche Boom Company et tendant à changer le nom de cette compagnie en celui de la Restigouche Log Driving and Boom Company.

M. PERLEY: Avant que cette motion ne soit adoptée, je demanderai que le projet de loi soit soumis au ministère des Travaux publics pour y être l'objet d'un examen minutieux. C'est un projet de loi fort obscur comportant nombre d'attributions dont l'objet est sans doute excellent, mais on y relève des dispositions singulières.

Ainsi, l'article 27 mentionne une charte provinciale, et cet article autorise la compagnie à acquérir et à anéantir les présentes actions d'une compagnie provinciale et à obliger les actionnaires à accepter en échange des obligations de la nouvelle compagnie. Je me demande si le Parlement fédéral a le droit d'accorder cette autorisation. De plus, le bill ne mentionne pas les noms d'aucun actionnaire.

M. CARVELL: Cette compagnie fait des affaires depuis vingt-cinq ans sur la rivière Ristigouche tant dans la province de Québec qu'au Nouveau-Brunswick et son commerce augmente rapidement. L'abatage de 25,000,000 de pieds de bois par année était jadis considéré comme satisfaisant; mais, l'an dernier, la compagnie en a abattu plus de 100,000,000 de pieds et, cette année, elle en abattra probablement 125,000,000. Les barrages flottants de la compagnie sont tout à fait insuffisants pour retenir le bois pendant certaines périodes de temps, et le seul moyen d'obvier à cet inconvénient, c'est d'acquérir des droits qu'elle pourra exercer du côté de la province de Québec. Il y a plusieurs années, elle s'est adressée au Parlement fédéral afin d'obtenir ces nouveaux droits, mais elle s'est désistée à cause de l'opposition d'un porteur d'obligation ou d'un actionnaire important.

Je suis maintenant en mesure d'affirmer à l'honorable député que tous les actionnaires de l'ancienne compagnie ont accepté le projet et appuient le présent bill. Ils seront représentés par leur avocat qui est venu deux fois ici, et le bill a été rédigé de nouveau par l'avocat de l'ancienne compagnie et le rédacteur des lois. Aucun ancien actionnaire ne soulèvera d'objection et il est entendu que les actionnaires accepteront les obligations de la nouvelle compagnie en échange de leurs actions.

L'hon. M. HAGGART: L'ancienne compagnie est-elle une compagnie provinciale?

M. CARVELL: Oui.

L'hon. M. HAGGART: Dans ce cas, nous ne devrions pas l'autoriser à vendre à celle-ci.

M. CARVELL: Il n'y a pas d'inconvénient à lui accorder cette autorisation. Nous pouvons créer la nouvelle compagnie et lui permettre d'acheter. Ce sera à l'ancienne compagnie de veiller à ses intérêts, au besoin. Ce bill tend au bien de la compagnie. Je voudrais que la 2e lecture en fût adopté, aujourd'hui, car je crois que des intéressés le combattent et j'aimerais qu'il fût soumis au comité des bills d'intérêt privé, afin que tous aient le temps de se présenter.

M. WRIGHT: N'est-il pas nécessaire que les noms des promoteurs du bill soient contenus dans la charte?

M. CARVELL: Je ne suis pas le parrain de ce projet de loi, mais je parle au nom du représentant de Ristigouche. Cependant, je connais bien l'ancienne compagnie, et je

connais quelque chose de la préparation du projet de loi. Je croyais que celui-ci renfermait les noms des promoteurs, mais s'il en est autrement, le comité, au besoin, pourra les ajouter.

M. PERLEY: Je ne désire pas empêcher la 2e lecture. Sans doute, l'objet du bill est excellent, mais il y a sur l'Ottawa une compagnie, qui ressemble beaucoup à celle-ci et dont tous les tarifs sont réglementés par le département des Travaux publics et doivent être soumis chaque année au ministère avant d'avoir force de loi. Cette charte ne contient aucune disposition à cet égard. S'il n'y a pas d'actionnaires, à qui appartiendront ces ouvrages dans trente ans, à l'échéance des obligations? Aucune disposition ne mentionne à qui ils appartiendront à l'expiration de ce délai. Il y a au département des Travaux publics des fonctionnaires qui s'occupent de ces questions depuis plusieurs années, et on devrait soumettre cette charte à ces employés qui s'y entendent, avant d'en saisir le comité. Les membres du comité ne peuvent pas être au courant des détails techniques d'un bill comme celui-ci.

M. CARVELL: Toutes ces questions peuvent être discutées au comité des bills d'intérêt privé.

Certes, le principe n'est pas nouveau au Nouveau-Brunswick. Il a été appliqué à d'autres compagnies et a donné des résultats très satisfaisants depuis vingt-cinq ans. C'est une société mutuelle et il n'y a pas d'actionnaires.

M. PERLEY: A qui les ouvrages appartiennent-ils après le rachat des obligations?

M. CARVELL: A la compagnie.

M. PERLEY: Mais, s'il n'y a pas d'actionnaires, il n'y aura pas de compagnie.

M. CARVELL: Le bill décrète quelles personnes pourront voter et ce droit appartiendra à quiconque aura une certaine quantité de bois dans la rivière. Il y a des personnes qui remplacent les actionnaires, qui peuvent voter et décider ce qu'on fera de la propriété lorsque la charte prendra fin.

(Le projet de loi est lu une 2e fois.)

3e LECTURE

Du projet de loi (n° 142), déposé par M. A. Haggart, tendant à constituer en corporation la Congregational Union of Canada.

QUESTIONS.

CERTIFICAT DE ARTHUR JOHNSON.

M. LANCASTER demande:

1. Arthur Johnson, de Midland, mécanicien à bord de la barge "Reliever" pendant la saison de 1909, a-t-il un certificat de mécanicien de troisième classe? Dans l'affirmative, quelle est la date du certificat?

2. Par qui a-t-il été examiné, où cet examen a-t-il eu lieu, et qui a fait le rapport d'aptitude qui lui a valu ce certificat?

3. Quels certificats ont été fournis au département quant à son service comme mécanicien, quelle a été la durée de ce service, quels sont les noms du remorqueur ou du navire, et du propriétaire, et par qui chaque certificat a-t-il été donné, respectivement?

L'hon. WM TEMPLEMAN (au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui, daté du 30 de juillet 1909.

2. Il a été examiné par J. Didds, inspecteur des bateaux à vapeur, à Midland (Ont.), le 1er de juillet 1909, et la recommandation de lui décerner un certificat a été approuvée par le président de la commission d'inspection des bateaux à vapeur, et le certificat lui a été remis.

Les certificats attestant la durée de ses services, ses mesures, ses aptitudes et sa sobriété sont les suivants:

N° 1, daté de Windsor (Ont.), 3 avril 1905, concernant six mois de service en qualité de deuxième mécanicien à bord du remorqueur "Onaping" en 1893. Signé par Thomas Conrick, premier mécanicien.

N° 2, daté de Midland (Ont.), 12 octobre 1905, concernant ses services en qualité de premier mécanicien à bord du remorqueur "Maganetawan", en 1895, pendant six mois et 24 jours, signé par Paul Dusome, capitaine.

N° 3, daté de Midland, 18 avril 1905, concernant ses services en qualité de premier mécanicien à bord du remorqueur "Maganetawan," en 1896, pendant 5 mois et 27 jours. Signé par A. W. Clark, capitaine.

N° 4, daté de Midland, 18 avril 1905, concernant ses services en qualité de premier mécanicien à bord du remorqueur "Beaver" en 1899, pendait 5 mois et 6 jours; aussi en qualité de premier mécanicien à bord du remorqueur "Clipper", en 1903, pendant 8 mois et 26 jours. Signé par George Kinnee, capitaine.

N° 5, daté de Midland, 18 avril 1905, concernant ses services en qualité de premier mécanicien à bord du remorqueur "Clip-White," en 1900 et 1901, pendant 8 mois et 3 jours. Signé par William White, capitaine.

N° 6, daté de Midland, 18 avril 1905, concernant ses services en qualité de premier mécanicien à bord du remorqueur "Lake", en 1902, pendant 7 mois et 9 jours. Signé par John Shuman, capitaine de dragueur.

N° 7, daté de Midland, 18 avril 1905, concernant ses services en qualité de premier mécanicien à bord du remorqueur "Clipper," en 1904, pendant 4 mois et 4 jours. Signé par T. E. Cook, capitaine.

N° 8, daté de Midland, 10 avril 1905, concernant ses services en qualité de premier mécanicien à bord du remorqueur "Clipper", en 1905, pendant 8 mois et 14 jours; aussi en qualité de premier mécanicien à

bord du remorqueur "Aubrey C.", pendant 9 mois et 6 jours en 1907. Signé par Manley Chew, armateur, et Charles Gould, capitaine.

COMITE DES PECHERIES DE LA COMMISSION DE CONSERVATION.

M. JAMESON demande:

Relativement à une question posée le 14 février dernier se rattachant aux pouvoirs de la commission pour la conservation des ressources naturelles,—**quels sont les noms, domiciles** et professions des membres du comité des pêcheries nommé par cette commission?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture):

L'honorable Hugh Armstrong, Winnipeg (Man.), trésorier provincial du Manitoba;

L'honorable Price Ellison, Victoria (C.-A.), président de la commission des terres, forêts et travaux de la Colombie-Anglaise.

L'honorable W. C. H. Grimner, Fredericton (N.-B.), arpenteur général du Nouveau-Brunswick;

L'honorable A. P. Maclean, Halifax (N.-E.), avocat général de la Nouvelle-Ecosse;

M. Howard Murray, de l'université de Dalhousie, Halifax (N.-E.), doyen de l'université de Dalhousie;

L'honorable Frank Cochrane, Toronto (Ont.), ministre des terres, forêts et mines d'Ontario.

ESTIMATION DU CHIFFRE DE LA POPULATION.

M. MAGRATH demande:

Dans le relevé donnant la population du Canada en diverses années inclus dans le dernier exposé budgétaire de l'honorable ministre des Finances, quelle est la méthode suivie pour calculer avec exactitude le chiffre de la population depuis le dernier recensement?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): On prend comme point de départ le dernier recensement fait dans chaque province et on ajoute: 1) le nombre des immigrants arrivés chaque année dans la province d'après le rapport du bureau de l'immigration; 2) l'accroissement naturel de la population par 1,000 et par année, d'après le dernier recensement (tableau IX du volume IV). Le total de l'accroissement annuel est calculé d'après le chiffre approximatif de la population de l'année précédente.

COUT DU CHAUFFAGE DE L'EDIFICE OCCUPE PAR LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

M. S. SHARPE demande:

Si le coût du chauffage de l'édifice occupé par la commission des chemins de fer, rue Queen, pour l'année 1908-1909, s'est élevé à $1,164, quels sont les divers item de la dépense formant ce montant, y compris la quantité de charbon, le coût par tonne et autres détails?

L'hon. SYDNEY FISHER (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux): 72 tonnes de charbon à $7, $504; salaires, à $55 par mois pendant six mois, des chauffeurs de nuit et de jour, $660; total, $1,164.

LISTE DES ACTIONNAIRES DE BANQUE.

M. HENDERSON demande:

Le ministre des Finances a-t-il déposé devant le Parlement la liste des actionnaires des banques à lui transmises pour l'année civile terminée le 31 décembre 1909, ainsi que le veut le paragraphe 6 de l'article 114 de la loi des banques? S'il ne l'a fait avant ce jour, quand se propose-t-il de le faire?

L'hon. SYDNEY FISHER (au nom du ministre des Finances): La loi accorde un certain délai aux banques après la fin de l'année civile pour envoyer ces rapports. Les rapports ont été reçus et on les prépare en ce moment pour les déposer sur le bureau de la Chambre dans quelques jours.

JUGES DE LA COUR DU BANC DU ROI.

M. A. HAGGART demande:

1. Le Gouvernement sait-il que la loi du Manitoba créant un emploi de juge de la cour du banc du roi a été promulguée?

2. Des représentations ont-elles été faites établissant que nombre de causes sont en souffrance dans ladite cour et que la nomination d'un juge est urgente?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de pourvoir au cours de la présente session au paiement d'un juge et de remplir la vacance sans délai?

L'hon A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice):

1. Le Gouvernement en a été informé.

2. Les membres de la Law Society du Manitoba ont transmis au département de la Justice, une résolution dans laquelle ils disent qu'un grand nombre de causes sont sur le rôle attendant leur tour, et qu'elles ne peuvent être jugées dans le cours ordinaire des choses d'ici à longtemps encore.

3. La question est à l'étude.

CHARS-DORTOIRS SUR L'INTERCOLONIAL.

L'hon. M. EMMERSON demande:

1. L'administration de l'Intercolonial fait-elle actuellement construire quelques chars-dortoirs? Dans l'affirmative, combien?

2. Sont-ils construits par adjudication? Dans l'affirmative, par qui et à quel prix?

3. S'il sont construits par adjudication, des soumissions ont-elles été demandées? Dans l'affirmative, à quelle date et de quelle manière ces soumissions ont-elles été demandées? A-t-on publié des avis dans les journaux, ou quel autre mode a-t-on employé?

4. Combien de soumissions ont-elles été reçues? Quel était le prix de chaque soumission, et quelle a été la plus basse soumission pour chaque voiture? Quel sera le

coût de chaque voiture, si l'ouvrage n'est pas exécuté après une demande de soumissions et par adjudication?

L'hon. SYDNEY FISHER (pour le ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui, deux chars-dortoirs.

2. La construction en a été donnée à l'entreprise à la Silliker Car Company, à Halifax, (N.-E.)

3. Des soumissions ont été demandées dans une circulaire datée le mardi, 9 novembre 1909.

4. Trois soumissions ont été reçues comme suit: The Dominion Car and Foundry Company, de Montréal, $23,500; The Preston Car and Coach Company, Preston, Ontario, $19,000; the Silliker Car Company, Limited, Halifax, $20,800. The Preston Car and Coach Company, bien que son offre fut la plus basse pour les chars-dortoirs de première classe, était incapable d'en faire la livraison à la date à laquelle le chemin de fer en avait besoin, à savoir: le premier juillet 1910. La Silliker Car Company qui venait ensuite avec l'offre la plus basse s'est engagée à livrer ces chars qu'au premier juillet 1910; elle a signé le contrat, et conséquemment on a décidé d'accepter sa soumission pour deux chars-dortoirs de première classe au prix de $20,800.

5. Le coût de chaque char, d'après la soumission, est de $20,800. L'ouvrage se fait conformément à la soumission, au contrat et au devis.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA LOI CONCERNANT LES DIFFERENDS INDUSTRIELS.

L'hon. M. KING propose que la Chambre se forme demain en comité général pour examiner un projet de résolution ainsi conçu:

Décide qu'il y a lieu de modifier la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907, par une disposition à l'effet de payer au président et aux membres d'un conseil de conciliation et d'enquête une rémunération au taux de vingt dollars pour chaque jour de séance du conseil, et pour chaque jour nécessairement employé à se rendre du lieu de leur domicile à une réunion du conseil et pour en revenir.

La motion est adoptée.

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE A L'ENCOURAGEMENT DE LA PRODUCTION DU ZINC.

L'hon. WM TEMPLEMAN propose que la Chambre se forme demain en comité général pour examiner un projet de résolution ainsi conçu:

Décide qu'il y a lieu de permettre au Gouverneur en conseil d'autoriser la dépense d'une somme n'excédant pas $50,000 pour étudier les procédés employés pour la production du zinc, pour faire des expériences et pour autres fins qui seront jugées nécessaires pour encourager la production et la fabrication en Canada du zinc et des produits du zinc de minerais canadiens.

La motion est adoptée.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier tendant à la 2e lecture du projet de loi relatif à la marine militaire, ainsi que sur l'amendement proposé par M. R. L. Borden et le sous-amendement de M. Monk.

M. A. LACHANCE (Québec-centre) (texte): Monsieur l'Orateur, il est peut-être téméraire de ma part de prendre la parole sur un sujet qui est sous discussion depuis un mois devant cette Chambre; mais je compte sur votre bienveillance, votre indulgence, ne serait-ce que pour me permettre de protester contre les indignes accusations de servilisme et de vénalité proférées à l'adresse des députés libéraux de la province de Québec, par certains hommes publics de cette même province qui, à tout propos et toujours hors de propos, s'érigent en patriotes incompris et irréductibles pour se donner un prétexte de nous injurier dans la presse et sur les hustings; ne serait-ce encore que pour démontrer à ces lanceurs d'anathèmes que notre appui au gouvernement, notre vote n'est pas un vote mercenaire, mais est le fruit de l'étude, de la réflexion, du bon sens, du vrai patriotisme. Tel est mon but en prenant la parole.

Quand, il y a quelques mois, survint devant le public la question de défense du Canada, beaucoup s'en étonnèrent; en certains quartiers ce fut même de l'émoi, en d'autres, un sujet d'alarme; pour quelques-uns ce fut aussi un thème à exagérations. On aurait dit que c'était chose tout à fait nouvelle, inédite jusque-là, surgissant inopinément dans l'arène politique.

On ne réfléchissait pas que la défense du pays, on commença à l'organiser dès le jour où Champlain fondait Québec en 1608 en y construisant l'"abitation", tout à la fois résidence et ouvrage de protection contre les attaques des indigènes; on oubliait que subséquemment s'élevaient sur divers points des forts renommés dans notre histoire où s'illustrèrent les Français dans leur lutte contre les sauvages et plus tard contre les armées anglaises lancées à la conquête du Canada. Des régiments de France, puis, après la cession, des bataillons anglais vinrent se caserner ici. N'était-ce pas là jeter les bases de la défense du pays?

Or, que de phases parcourues depuis ces premiers armements. Avec les années et de plus en plus les forces militaires canadiennes se sont accrues, leur effectif s'est solidarisé, leur efficacité s'est affermie. Comme démonstration je rappellerai seule-

ment que le budget de notre milice qui était lors de la confédération d'environ un million de piastres, est aujourd'hui de plus de six millions de piastres. Et cependant je ne sache pas qu'en aucun temps on ait vu dans ce fait un sujet d'alarme ou d'émoi; nulle voix ne s'est jamais fait entendre pour protester contre le principe d'augmenter progressivement notre milice de terre tant on trouve naturel de se mettre en sureté chez soi.

Que serait devenu le Canada, sans armée, lors de l'nvasion des troupes américaines en 1812; quel sort lui aurait été réservé si les féniens n'eussent été rejetés au delà des frontières en 1866 et même en 1870? Qui peut dire que nous jouirions de ce régime constitutionnel sous l'égide duquel s'épanouissent radieusement toutes les libertés comme les fleurs sous le brillant soleil de juin?

Il faut une armée, personne ne le contestera, pour garantir le maintien de la paix publique, pour réprimer de graves émeutes, des révolutions non justifiées qui pourraient éclater au sein de nos populations, pour, aussi, protéger notre commerce et défendre l'intégrité du territoire canadien.

Jusqu'à ce jour nous n'avons eu d'attaques que de la part des Etats-Unis et nos forces égalaient plus ou moins les leurs. Il est vrai que ces ennemis de jadis sont et depuis longtemps nos amis, cultivant, en tant que nous sommes concernés et à notre instar, les arts de la paix, jouissant, comme nous, des bienfaits d'une entente cordiale. Malheureusement rien n'est stable sur cette terre, et si les hostilités devaient un jour recommencer, ce qu'à Dieu ne plaise, mais ce qu'il faut prévoir, et si le Canada peut opposer une milice de terre, qui donc protégera du côté des océans?

Et ce que je dis de nos voisins du sud, je pourrais aussi le dire de ces pays d'au delà l'océan Pacifique, pays vieux d'âge, mais jeunes de civilisation, d'une civilisation, chez quelques-uns du moins, exubérante, entreprenante, conquérante même. Il y avait à peine trente ans qu'au pays des chrysanthèmes avait paru l'aurore du progrès moderne que l'empire du Soleil Levant imposait en Corée sa loi au céleste empire, puis d'un autre bond prodigieux terrassait sous les murs de Port-Arthur le colosse du nord engourdi dans son autocratie étouffante. Qui peut présager ce que seront, dans un prochain avenir, toutes ces autres contrées du Pacifique, se mouvant pour l'heure dans les ténèbres de l'ignorance, mais sur qui se lèvera infailliblement la lumière du progrès par une loi géographique, dirais-je. Aux temps les plus reculés de l'histoire, la civilisation part de l'Orient qu'elle illustre, couvre l'Asie puis l'Europe; de là traversant les mers dans les plis du drapeau espagnol et du drapeau français, elle dépose son immortelle semence dans les Amériques et voilà qu'elle reprend son envolée vers l'extrême Orient. Il semble qu'obéissant à un décret providentiel, elle a pour mission d'enserrer la terre entière dans un rayonnement qui éveille les intelligences à la liberté comme au progrès.

Nous faut-il une armée de terre? Le principe en a été reconnu, je l'ai déjà dit, et mis à exécution depuis longtemps, en ces dernières années plus que jamais. Serait-il maintenant logique de repousser le principe de la défense navale et sa mise en pratique puisque le Canada plonge ses pieds géants dans les deux océans qu'il sépare; serait-il logique de préparer la résistance sur terre et de laisser nos côtes sans protection, ouvertes aux surprises, aux actes d'hostilité, d'être sans aucun moyen de prévenir ou de repousser une attaque, ou tout au moins de la tenir en échec le temps de nous reconnaître, d'appeler du secours de qui nous en doit?

Mais s'écrient nos contradicteurs, l'Angleterre n'est-elle pas là avec sa puissante flote de guerre? Oui, Dieu merci! l'Angleterre est là; souhaitons qu'elle y soit longtemps, je dirais toujours, si quelque chose était impérissable ici-bas. Oui, l'Angleterre est là; elle est même un peu partout puisque, comme on l'a dit, le soleil ne se couche jamais sur l'empire britannique, si vastes sont ses possessions et tellement disséminées sur la surface du globe terrestre. Or, c'est justement parce qu'elle est là et que nous formons partie de son empire que le devoir qui s'impose aujourd'hui doit parler bien haut.

Sont-ils nombreux les Canadiens qui voudraient bénévolement passer sous le drapeau d'une autre nation? Je ne le crois pas. Quant on étudie le status du citoyen des divers pays du monde, on ne peut qu'être fier de vivre sous l'égide de la puissante Albion. Ce n'est pas là vaine déclamation; c'est une conviction profonde chez moi. Je suis français et catholique; je ne l'oublie pas, je ne l'oublierai jamais. J'aime la France comme on aime la patrie de ses ancêtres, c'est-à-dire profondément, inaltérablement, filialement. J'ai pieusement appris son histoire; mon âme s'est exaltée au récit de ses gloires, s'est émue au récit de ses dangers, a pleuré au récit de ses malheurs et je sens que je souffrirais cruellement si le cœur de ma France chérie devait un jour saigner sous le coup de quelque catastrophe nationale. Mais tout en gardant ce culte intact, je suis heureux d'être citoyen britannique. Où trouverais-je toutes les libertés réunies au bénéfice du citoyen si ce n'est dans les plis du drapeau britannique comme du drapeau canadien; où trouverais-je toutes les protections réunies en faveur du citoyen si ce n'est à l'om-

bre du drapeau britannique comme du drapeau canadien.

Sujet britannique, a-t-on coutume de dire; on a tort. Dans quelque domaine que ce soit; vie nationale, vie privée, vie publique, vie commerciale, il n'y a rien qui pour nous comporte l'idée de servitude. La loyauté au roi n'implique pas sujétion, mais devoir envers le chef de la nation, qu'il s'appelle roi, président ou de tout autre nom. Voilà pourquoi il n'y a pas, à proprement parler, de sujets, mais seulement des citoyens britanniques.

Aussi ne devrait-il y avoir qu'un cœur et qu'une voix pour travailler à maintenir intégrale la prodigieuse puissance qu'exerce aujourd'hui l'empire, pour soutenir cet empire à l'apogée de gloire où il resplendit de nos jours. Ne pas viser à ce but, mais c'est être notre propre ennemi, c'est ne pas comprendre que tant que nous serons possession anglaise, plus la Grande-Bretagne aura de force, de grandeur, de prestige, d'autorité, plus le Canada aura de force, d'autorité et de prestige. Que redoute-t-on? L'impérialisme clament les uns; le militarisme répètent les autres, et quand ils ont lancé ces mots en guise d'épouvantail, ils croient avoir tout résolu, tout réfuté. Les mots ne prouvent rien, ce sont les faits qui démontrent.

Impérialiste je ne suis pas, si par là il fallait sacrifier la plus minime part des droits concernant la langue, les libertés civiles, religieuses ou politiques des habitants du Canada; impérialiste je ne suis pas, s'il fallait pour cela porter l'ombre d'une atteinte à notre autonomie ou en gêner dans l'avenir de quelque manière que ce soit le fonctionnement et l'extension.

Mais si c'est être impérialiste que de donner à sa patrie les moyens de se protéger et défendre, soit, je suis impérialiste; si c'est être impérialiste que de mettre notre milice en communauté de pensée et de direction avec les forces des autres parties de l'empire pour, en cas de guerre nous intéressant, garantir l'unité d'action, soit, qu'on m'appelle impérialiste; si c'est être impérialiste que d'assurer au pays toute la sécurité possible en créant une flotte pour l'usage du Canada, mais que le Canada, en toute liberté d'action et dans le plein exercice de son autonomie, pourra joindre à celle d'Angleterre afin de contribuer à maintenir le prestige de cette dernière en des heures difficiles, soit, qu'on m'appelle impérialiste; enfin si c'est être impérialiste que de désirer la mère patrie de jour en jour plus puissante afin que mon pays en soit également de jour en jour plus puissant, soit, qu'on m'appelle impérialiste, car être ainsi impérialiste, c'est aimer sa patrie, c'est être vraiment patriote.

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

M. LACHANCE.

Reprise de la séance.

M. LACHANCE: Monsieur l'Orateur, cet après-midi j'ai débuté dans mes remarques en disant que la défense du pays datait de la fondation de Québec, et qu'il était naturel d'organiser la protection de nos côtes tout comme la résistance sur terre. Et, lorsque vous avez quitté le fauteuil à six heures j'en étais à dire ce qui, d'après moi, était du bon impérialisme et du mauvais impérialisme.

Je désire maintenant, avec votre permission, monsieur l'Orateur, dire un mot sur un autre sujet.

Des hommes publics, des écrivains aussi se sont trouvés qui, croyant être sarcastiques, ont appelé ce commencement de défense navale une marine de fer-blanc. Toute grande entreprise, si généreux que soit le sentiment qui l'inspire, a ses contempteurs. En toute chose il y a un début. Que diraient aujourd'hui ces esprits caustiques si l'Etat avait consacré disons quarante millions d'un coup et négligé les autres branches du service public. Je crois les entendre criant à tous les échos que le gouvernement avait failli à sa tâche et compromis pour des années l'avancement du Canada.

Peut-être dix ou onze navires ne suffiraient point à défendre d'une manière absolument efficace le pays dans toute l'étendue de ses côtes; mais le Canada se développe très rapidement; ses revenus augmenteront en conséquence et permettront de continuer peu à peu l'équipement jusqu'à ce que notre marine constitue une imposante unité suffisante pour offrir, jointe à l'armée de terre, toute sécurité contre les surprises, les hostilités ou les empiètements de nations voisines ou éloignées.

Dieu merci, pour l'heure rien ne présage qu'on médite d'envahir, de démembrer ou de conquérir le territoire canadien. Qui nous assure qu'on ne le tentera pas un jour?

Jusqu'à il y a quelque douze ans, le Canada peu connu, sa population relativement faible n'avaient pas encore décidément éveillé l'attention du monde. Mais le siècle qui commence lui a ouvert toute grandes les portes de la renommée; il s'y présente en conquérant pacifique voulant confirmer, selon l'expression de notre illustre chef, que le vingtième siècle sera le siècle du Canada.

Tous les yeux se sont tournés vers nous; on suppute nos chances, on soupèse, je dirais, nos destinées, on inventorie nos ressources minières, agricoles, industrielles, forestières et certes, quinze, vingt ans en plus de progrès avec la vive allure de la dernière décade, feront du Canada une puissance enviée, convoitée même pour sa haute fortune, ses nombreux habitants, ses brillantes perspectives.

Qui affirmera qu'à un moment quelconque l'Angleterre ne sera pas entraînée dans une guerre requérant la concentration de toutes ces forces navales? Ce jour est peut-être éloigné, il est peut-être aussi plus prochain qu'on ne le pense, car nous sentons le besoin de voir les calamités toujours très loin. Aurons-nous alors d'elle tout le secours qu'elle aurait pu nous donner autrement? Non, n'est-ce pas?

Puis, l'Angleterre aurait-elle toujours la puisance et le prestige qu'elle exerce aujourd'hui? Tel est notre ardent désir comme notre sincère espoir. Puisse l'empire britannique être à jamais souverain sur terre et sur mer! Tous les Canadiens entretiennent avec ferveur cette espérance. La preuve en est devant cette Chambre, dans cette législation destinée à maintenir dans la mesure de nos forces cette suprématie.

Mais rien n'est perpétuellement stable. Qu'est-il devenu de ces immenses royaumes auxquels peut être comparé l'empire britannique? Qu'est-il advenu des royaumes d'Alexandre, de la puissance hellénique, de l'empire des César, et plus près, de l'empire édifié par le lieutenant Bonaparte?

Alors, quoi! dans de telles conjectures, insuffisamment protégés par la mère patrie, sans moyens de défense chez nous, il nous resterait à courir sur les remparts assister, désolés et impuissants, au débarquement de l'envahisseur ou à la ruine de notre navigation commerciale.

Et ceux-là que j'appellerais les contemplatifs, qui préconisent aujourd'hui l'inaction absolue et ceux-là les rieurs qui ridiculisent ce commencement de défense navale inspiré par un patriotisme bien entendu, et ceux-là les extrémistes qui, sous la poussée d'un loyalisme exagéré, voudraient avant tout une contribution en argent ou en vaisseaux donnés à l'Angleterre, que ne regretteraient-ils pas advenant une telle occurence?

Prévoyons aussi le cas où nous serions appelés à prendre seul charge de nos destinées. Mais ne devrais-je pas trembler en énonçant cette pensée, car depuis le commencement des débats sur la marine des députés de la gauche représentent comme un crime de lèse-majesté d'avoir présagé ou de présentement présager l'indépendance du Canada pour une époque quelconque. Chez des députés qui prétendent éclairer l'opinion publique, une telle étroitesse de vue est certainement regrettable et méritait la fière réponse faite par l'honorable député du Yukon, et ce dernier pour illustrer davantage le ridicule de ces vides déclamations a rappelé que des Anglais, non de ce pays, mais d'Angleterre, politiques éminents, écrivains accrédités, historiens célèbres, ont traité de l'indépendance du Canada comme d'un fait qui peut et qui doit même nécessairement se produire à un moment donné, ajoutant qu'un tel événement serait dans le cours ordinaire des destinées des dominions ou colonies.

Mais il y a plus; croirait-on qu'un gouverneur général du Canada s'est fait l'écho de ces doctrines. Cela est, pourtant. En effet, sir John Young, au cours d'une réception officielle à Québec le 15 juillet 1869, à l'occasion de son arrivée, exprimait des sentiments que l'on considéra comme une invitation aux Canadiens de proclamer l'indépendance de leur pays. Il prononça les paroles suivantes:

(Traduction.) A l'heure actuelle, le Canada est en réalité indépendant. Il décide de ses propres destinées, et ses hommes d'Etat, sa population sont reconnus aptes à régler toutes choses au mieux des intérêts du pays, et à déterminer la ligne de conduite à suivre en vue de sauvegarder ses intérêts.

L'Angleterre s'inspire de leurs conseils, et cela quelle que soit leur décision, que ce soit de maintenir l'état de choses actuel ou, en temps opportun, et lorsqu'ils auront atteint l'âge mûr, l'échanger pour quelque autre forme d'alliance.

La même note se rencontre dans la presse de Londres de cette époque. "The Thunderer" écrivait:

(Traduction.) Il n'y a pas lieu de s'étonner, encore moins de s'indigner de ce qu'on demande parfois s'il ne serait pas préférable, tant au point de vue anglais qu'au point de vue australien, de reconnaître expressément l'indépendance dont ces colons jouissent en réalité. Le dominion du Canada est à tous égards indépendant. Il est apte à devenir indépendant, étant doté de toutes les institutions d'une grande puissance. On est, certes, en droit de se demander si l'émancipation de l'adulte n'est pas opportune, en vue d'assurer au fils le plein développement de ses facultés, tout comme elle est nécessaire en raison de l'inaptitude du père à se rendre compte des conditions spéciales d'existence de son fils.

Ecoutons encore le "Times":

(Traduction.) Des incidents comme ceux-ci (le rappel des troupes et les discours d'hommes politiques), se succédant coup sur coup, ont fait voir que l'exécutif du Royaume-Uni agissant, comme on doit le conjecturer, de concert avec le parlement impérial, a décidé de renoncer à son ancien rôle de tuteur, avec ses prétentions et ses responsabilités, et d'engager les colonies par des conseils pleins de mansuétude à assumer l'indépendance de l'âge viril.

Oserais-je lire un autre trait de ce journal contre le système colonial? Je crains que l'honorable député de Frontenac et d'autres à vues aussi larges que lui ne se trouvent mal; risquons toutefois; les médecins sont en nombre dans cette Chambre et je les prie d'avoir l'œil ouvert sur les patients présumés pour le cas où il y aurait "emergency". Lisons donc la charge à fond de train du "Times"; non seulement il prêche l'indépendance des colonies, mais il repousse ironiquement l'à-propos d'appeler l'Angleterre notre "mère patrie".

(Traduction.) Or, lit-on dans le " Times ", que signifie l'expression de mère patrie appliquée à l'Angleterre? Pour s'en rendre compte, il faut se demander ce que sont l'Australie, le Canada et les autres colonies britanniques. S'il faut simplement entendre par là que, comme nous l'enseigne l'histoire, les habitants du Canada, de la Nouvelle-Galles-du-Sud et de Victoria sont pour la plupart d'origine et de parenté anglaises, nous n'avons pas à y contredire, sauf pour mettre en doute la convenance du mot. L'Angleterre est dans ce sens la mère patrie de l'Australie, et de la même manière nous pourrions dire, sans vouloir nous commettre dans les querelles des ethnologues, que le Slesvig-Holstein est la mère patrie de l'Angleterre. Pareillement on pourrait dire que, si l'Australie est l'enfant de l'Angleterre, les Etats-Unis sont des frères dans la même famille. Il est évident que des considérations de cette nature, bien qu'extrêmement intéressantes en leur lieu, n'ont pas nécessairement de rapport aux obligations mutuelles des divers groupes, c'est-à-dire des diverses sociétés qui, en diverses parties du monde, sont rattachées les unes aux autres pour des fins de gouvernement. Dans l'intérêt de la vérité, et afin d'y voir bien clair, rejetons donc le terme " mère patrie " dans les discussions qui surgissent; servons-nous même de propos délibéré d'expressions aussi anodines en apparence qu' " Angleterre " et " colonie ", et rappelons-nous que ce que nous sommes appelés à peser et déterminer, ce sont les relations qui devraient convenablement exister entre Anglais, Australiens et Canadiens.

Je ne partage pas l'opinion du "Times" sur ce point. Je crois que le terme "mère patrie" dans son sens général, dénomme et détermine bien la position respective de l'Angleterre et de ses possessions. Si je rappelle ces faits, c'est pour montrer à ceux qui l'ignorent ou ne s'en souviennent plus ce qu'a toujours été là-bas la liberté d'opinion et de parole.

Si donc ces hommes et ces journaux d'Angleterre ont parlé de l'indépendance du Canada en termes si véhéments, y ont même incité les Canadiens et cela sans même provoquer le moindre étonnement, pourquoi se scandaliser ou feindre de se scandaliser ici parce que le très honorable premier ministre et l'honorable ministre des Postes et d'autres encore ont discouru à l'occasion sur ce sujet avec une extrême modération comme des citoyens s'intéressant à l'avenir de leur pays. Pourquoi ces messieurs de l'autre côté viennent-ils à ce propos offrir à la Chambre des plats d'un parfum fort douteux sur notre prétendue délovauté; qu'ils se plaisent dans leurs lamentations sur notre loyauté, c'est possible; tous les goûts sont dans la nature et il en est de si étranges; mais, pour Dieu, qu'ils nous épargnent de telles doléances et aillent se les servir entre eux en cabinet particulier.

Aussi bien, je leur dirai en toute franchise que leurs insidieuses dénonciations

M. LACHANCE.

ne troublent en rien notre sommeil; notre passé est notre réponse; la mentalité que décèlent de semblables réquisitoires tient presque d'une manie, d'un état morbide dont l'analyse relève peut-être autant de la médecine que de la discussion parlementaire. Quoi qu'il en soit, la liberté d'opinion existe pour nous comme pour les autres; nous voulons avant tout nous unir à tous les hommes de bonne volonté, d'esprit large pour faire régner la paix en ce pays.

Laissons donc se morfondre au bord du fossé ceux que tourmente l'esprit de discorde ou qu'affole le cri de race et continuons notre marche, notre ascension vers les sommets.

Aussi je me sens très à l'aise pour déclarer devant cette Chambre: nous sommes parfaitement, complètement, entièrement satisfaits de notre état actuel, mais cela ne peut m'empêcher de prévoir l'éventualité de l'indépendance du Canada tout comme l'éventualité de tant d'autres problèmes dont le dernier mot appartient encore à l'avenir.

Qui donc s'imagine-t-on effrayer ou alarmer ou intimider en criant: Pour vous la création d'une marine, c'est un pas de plus vers l'indépendance. Et quand cela serait, où est le mal? Mais ce n'est pas cette considération qui pèse dans le présent débat; la marine n'est pas aujourd'hui organisée pour conquérir l'indépendance, mais la marine sera là et sera nécessaire si un jour l'indépendance devient un fait acquis.

Du reste pour être d'accord avec leur raisonnement, nos adversaires devraient arrêter tout progrès à l'avenir dans le commerce, l'industrie, l'agriculture car chacun de ces éléments concourt autant et plus encore que la marine à pousser le Canada à ce degré de fortune, de puissance et d'expansion que requerrerait son indépendance.

Aussi, bien que ce ne soit pas le sujet en cause actuellement, je dis qu'il est à propos de songer que l'heure sonnera peut-être où le Canada se détachera de la couronne britannique et cela sans heurt, de façon amicale, par suite de circonstances qui sont encore le secret de Dieu. Dans cette hypothèse, je le répète, n'entre aucune pensée hostile envers la mère patrie; mais nous discutons une question d'intérêt national, il faut en étudier tous les aspects. Les événements vont vite; les suppositions d'un jour sont souvent les réalités du lendemain. Les uns demanderont alors l'annexion aux Etats-Unis, les autres l'indépendance, et que sais-je encore. Mais quelles que soient les solutions qui seraient offertes, la sagesse exige que nous soyions prêts afin de n'être à la merci de personne.

Si demain le lien qui nous unit à l'empire se dénouait, se trouverait-il un seul Canadien pour ne pas admettre l'impé-

rieuse nécessité d'équiper une flotte sans délai? Mais qu'est-il besoin d'attendre ce dénouement; ne sommes-nous pas de fait dès aujourd'hui une nation indépendante? La couronne royale ne fait pas ombre à cette appellation, tant est léger aux possessions britanniques le poids de cette couronne. Sachons donc parler et surtout agir comme une nation; sachons consolider le présent, mais sachons aussi prévoir l'avenir en autant que les prévisions humaines peuvent, à l'aide de l'expérience et de la philosophie de l'histoire, percer ce voile mystérieux.

Nous nous devons à l'empire en général, mais sans qu'il faille pour cela desservir le Canada. Partant la mission des représentants du peuple n'est-elle pas de rechercher le moyen d'être utile à l'un et à l'autre à la fois. Concourir au maintien de la puissance impériale, défendre notre sol, protéger nos intérêts commerciaux qui se chiffrent déjà à des centaines de millions de dollars et qui promettent de quintupler avant peu, tel est le triple devoir qui s'impose. Comment y satisfaire?

Serons-nous de l'avis de ces contemplatifs qui sur ce sujet de défense navale ont pour toute doctrine, la non intervention. Que veulent-ils? Attendre qu'il y ait péril dans la demeure! A moins qu'ils ne soient dieux ou demi-dieux pouvant au moment du danger de faire surgir instanter du royaume de Neptune une flotte tout équipée, où nous conduirait leur quiétude? Qu'ils prennent garde de ne sortir de leur somnolence que pour constater qu'il est trop tard!

Serons-nous de l'avis de ceux qui préfèrent donner une contribution directe? En quoi ce procédé aiderait-il à protéger le Canada et ces intérêts commerciaux? Très peu, bien indirectement et d'une manière plus que problématique, surtout dans le cas de guerre pour l'Angleterre sans parler du cas où la mère patrie perdrait de sa puissance.

Une seule alternative reste qui couvre toutes les conjectures, qui rencontre les justes désirs de l'empire comme les légitimes ambitions du Canada; c'est le projet déposé par le Gouvernement devant la Chambre.

Le peuple le préfère évidemment à tous autres et le peuple a raison. Grâce à cette mesure nous consacrons encore davantage si possible notre autonomie politique et administrative; ici sera dépensé l'argent que coûtera la création et le maintien de cette marine; avec elle s'ouvre pour les Canadiens une nouvelle carrière, puis le Parlement aura seul le contrôle de cette milice qui sera gardienne de notre territoire, protectrice de nos rapports commerciaux, de nos relations internationales, qui pourra en outre à certains moments difficiles, agir de concert avec les flottes de la mère patrie. mais seulement quand le peuple du Canada par la voix de ses représentants le jugera à propos.

Le loyalisme comme le patriotisme ne consiste pas toujours à donner aveuglement ou passionément, il consiste aussi à donner à bon escient. Puisque les Canadiens forment désormais une nation bien distincte et qu'il faut appliquer une part de ses deniers à l'armer tout en conciliant ses intérêts et ceux de l'empire, que ce soit au moins de façon que le Canada en retire tout le bénéfice possible sans nuire au but à atteindre.

On a prétendu—l'honorable député de L'Islet (M. Paquet) qui a parlé l'autre jour est de cet avis, et il n'est pas le seul qui l'ont prétendu—qu'il était inconstitutionnel ou plutôt dérogatoire à notre autonomie de mettre, dans les cas prévus par le projet de loi, notre marine sous le commandement de l'amirauté anglaise, dérogatoire encore de participer aux guerres de l'empire. Rien de plus erroné. Nous avons n'est-ce pas, le droit d'organiser des forces de terre et de mer pour la défense du Canada; or notre droit de confier le contrôle de notre marine à l'amirauté et de la faire concourir aux guerres de la mère patrie n'est pas moins évident. Le nier, c'est être de mauvaise foi ou ne pas comprendre l'esprit et même la lettre de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867 et des lois de milice passées depuis par ce Parlement; non seulement tel est notre droit, mais on peut même d'après notre loi actuellement en vigueur, nous y contraindre quant aux forces navales et l'on pouvait de même nous y contraindre quant aux forces de terre, à venir jusqu'à 1904 alors que fut adopté le statut 4, Edouard VII, chapitre 23.

En effet toute notre législation sur la milice depuis 1867 repose sur les principes suivants: 1. Le roi a le commandement de toutes les milices de terre et de mer et de toutes les forces militaires et navales en Canada.

2. Depuis 1867 jusqu'à l'adoption en 1904 du statut 4, Edouard VII, chapitre 23, le roi avait le droit d'appeler, de son chef et sans l'intermédiaire ou le concours du Gouverneur en conseil ou du Parlement, toutes nos milices de terre et de mer en service actif dans ou hors de la Puissance du Canada.

3. Depuis 1904 nos forces de terre ne peuvent plus être appelées en service actif que par le Gouverneur en conseil ou par le Parlement et seulement pour la défense du Canada.

4. Nos forces de mer peuvent encore aujourd'hui être appelées en service actif dans ou hors la puissance du Canada par le roi, de son chef, sans l'intervention ou le concours du Gouverneur en conseil ou du Parlement.

La section 15 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, 1867 donne au roi le commandement en chef de toutes nos milices.

"A la reine continuera d'être et est par le présent attribué le commandement en chef des milices de terre et de mer et de toutes les forces militaires et navales du Canada."

Si les mots ont une signification, ils disent ici que le roi commande en chef notre milice, qu'il peut se mettre en personne à sa tête, partant lui ordonner de le suivre où il voudra et en donner le commandement à qui il jugera à propos. Cet article 15 est donc déjà une réponse péremptoire à ceux qui, convaincus ou non, prétendent que l'acte de la confédération de 1867 ne permet pas en principe à nos troupes de prendre part aux guerres de l'Angleterre ou de confier à l'amirauté le commandement de la marine canadienne.

Cette disposition est reproduite dans toutes nos lois de milice depuis 1867. Pour donner suite à cette section 15 et à la sous-section 7 de la section 91 de l'acte de la confédération qui autorisait l'organisation de forces de terre et de mer, le Parlement passa en 1868 notre première loi de milice: c'est le statut 31 Victoria, chapitre 40. Plusieurs refontes de cette loi ont eu lieu depuis; on les trouve dans le chapitre 11 de 46 Victoria, dans le chapitre 41 des Statuts revisés de 1886, dans le chapitre 23 de 4 Edouard VII, dans le chapitre 41 des Statuts revisés de 1906. Chacune de ces lois édicte en termes précis que le commandement de notre milice est au roi qui l'exerce en personne et qui peut déléguer l'exercice de ce pouvoir au Gouverneur général, non pas au Gouverneur général en conseil, mais au Gouverneur général seul, en sa seule qualité de représentant du souverain.

Alors m'appuyant sur cette législation, j'ai le droit de conclure que notre milice peut sans déroger aux principes de notre autonomie prendre part aux guerres de l'empire.

Cette interprétation est confirmée du reste par d'autres dispositions de la loi de milice; en effet depuis 1867 à venir à l'adoption du statut 4 Edouard VII, chapitre 23, le roi avait le droit d'appeler de son chef et sans l'intermédiaire ou le concours du Gouverneur en conseil ou du Parlement, toutes nos milices en service actif dans ou hors la puissance du Canada.

Lisez la section 61 de l'acte de 1868. "Sa Majesté pourra appeler en tout ou en partie la milice en service actif, dans ou hors la puissance, lorsque la chose sera en aucun temps jugée à propos, en conséquence de guerre, invasion ou insurrection, ou d'appréhension d'aucun de ces dangers; et les miliciens, ainsi appelés au service actif, continueront de servir pendant au moins une année à compter de la date à laquelle

M. LACHANCE.

ils auront été appelés au service actif, s'ils y sont tenus, ou pour toute période plus considérable que Sa Majesté pourra fixer."

Le 46 Victoria et les statuts révisés de 1886 contiennent aussi cette disposition.

Donc dès l'origine de la Confédération le roi avait le droit absolu d'appeler de son chef, nos forces militaires en service actif dans ou hors la puissance du Canada. Pour qui, pourquoi, hors du Canada si ce n'était pour participer aux guerres de l'Angleterre.

En 1904 la loi de milice est refondue partiellement dans 4 Edouard VII, chapitre 23.

On opère alors des modifications radicales, notamment en conférant à l'avenir au Gouverneur en conseil seul le droit d'appeler la milice en service actif dans ou hors le Canada et en décrétant la convocation du Parlement. Ainsi la section 70 dit: "Le Gouverneur en conseil peut mettre la milice, ou toute partie de la milice, en service actif partout dans le Canada et en dehors du Canada, pour la défense de ce dernier, en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques."

Ce ne sera donc plus le roi seul, agissant de sa propre autorité, mais ce sera le Gouverneur en conseil c'est-à-dire nos ministres responsables à cette Chambre et au peuple du pays, qui auront à l'avenir droit d'appeler la milice en service actif. Il y a donc là une profonde modification tout à notre avantage.

La section 70 dit: "pour la défense de ce dernier (le Canada)". Ces mots et cette restriction apparaissent pour la première fois dans notre loi de milice. Qu'en conclure si ce n'est qu'antérieurement nos troupes pouvaient être appelées en service actif pour autre chose que la défense du Canada, et pourquoi alors si ce n'était pour aller guerroyer dans l'intérêt du drapeau britannique.

Toutefois ce statut 4 Edouard VII, ne concerne que les forces de terre; ainsi le déclare la section 136: "Les actes suivants du Parlement du Canada sont abrogés, en ce qu'ils concernent les troupes de terre de la milice active où de réserve, savoir, etc."

Le statut 4 Edouard VII, chapitre 23 a été incorporé dans les statuts revisés de 1906, mais ces derniers n'ont pas abrogés les actes antérieurs à 1906 concernant les forces navales. Pour s'en convaincre, il suffit de consulter l'annexe A donnant la nomenclature des actes déclarés rappelés. Donc la milice navale a toujours été et est encore aujourd'hui dans le cas d'être appelée par le roi directement en service actif dans ou hors du Canada.

A cet égard le présent projet de loi constitue pour nous un pas de plus dans la voie d'une autonomie plus entière, puisqu'à l'avenir, ce seront les ministres en conseil ou le Parlement qui auront le droit d'appeler notre marine de guerre en service actif.

On a aussi prétendu que le Canada n'a pas besoin de s'armer, qu'il est protégé par la doctrine Monroe. Voilà certes une affirmation très extraordinaire. L'honorable ministre des Postes (M. Lemieux) a déjà victorieusement répondu à cette prétention. J'ajouterai cependant quelques observations. Cette doctrine fût énoncée en 1823 par le président James Monroe. C'est une théorie rien de plus, une théorie qui n'a pas force de chose jugée, si je puis dire, car ce serait trop s'avancer que d'affirmer qu'elle ait eu soit l'approbation, soit le concours, soit même l'acquiescecent du monde diplomatique et des chancelleries; et nul ne soutiendra qu'elle fait partie des lois, règles et principes du droit international.

D'ailleurs en lui supposant ces caractères, ce que je souhaiterais du reste cette doctrine ne concerne que les rapports des puissances européennes avec les Amériques, mais ne régit en aucune façon les relations des nations américaines entre elles. Cette distinction est l'essence même de cette doctrine, et si celle-ci pouvait être un moyen de protection pour nous contre les peuples du vieux continent, elle ne nous protège pas contre les réclamations, les empiètements ou les actes d'hostilité des nations qui couvrent le sol des Amériques. Cette doctrine n'est donc pas une sauvegarde pour nous à l'égard de tout et de tous et ne saurait nous justifier de rester inactifs, sans armements.

L'opposition que commande partiellement l'honorable leader de la gauche, propose un amendement et la sous-opposition que dirige gravement l'honorable député de Jacques-Cartier, offre un sous-amendement, réclamant chacun de leur façon un plébiscite. Comme maints députés de la droite l'ont fait justement remarquer, on veut un plébiscite sur une dépense de treize millions de dollars destinés à créer une marine qui sera notre propriété et constamment à notre usage, mais on repousse toute idée de plébiscite quand, pour satisfaire à l'amendement de l'opposition, il faudrait verser à l'Angleterre vingt-cinq millions de dollars en pur don. Voilà certes un bien bel exemple d'illogisme; rien d'étonnant que l'opposition n'ait encore pu justifier une telle inconséquence.

Puis, comme le disait l'honorable député de Red-Deer, si vous renouvelez cette contribution deux, trois fois, cela revient en définitive à violer le principe tant invoqué par la gauche: " No representation, no vote." Or donc s'il est un sujet sur lequel l'opposition aurait eu meilleure grâce, ce semble, de demander un référendum, c'est bien sur son projet de donner ces vingt-cinq millions de dollars.

L'honorable député de Grey-est a répondu: Il n'y aura plus de contribution; comment peut-il affirmer cela? A-t-il consulté les augures, les pythonisses et mis en branle le trépied sacré pour rendre un tel oracle? Lors de l'envoi des contingents canadiens en 1899, on disait aussi qu'il n'y aurait plus de contribution; dix ans sont à peine écoulés qu'on y revient.

La question de défense navale est nouvelle, dit-on. Il est certain qu'elle est devant le public en termes précis depuis la conférence de 1902 où l'on émit le projet de l'organiser. Des élections générales ont eu lieu en 1904; nouvelle conférence en 1907; nouvelles élections générales en 1908; toujours ce même gouvernement libéral maintenu au pouvoir: partant sa politique d'alors qui est celle d'aujourd'hui, approuvée.

Mais à vrai dire, ce n'est pas seulement depuis 1902 que la question a surgi, c'est en 1867 avec l'Acte de l'Amérique britannique du Nord; en effet, nous la retrouvons dans toutes nos lois de milice passées depuis, tel l'acte de 1868 qui décrète l'organisation de force de terre et de mer. Donc, depuis quarante-trois ans, près d'un demi-siècle que le projet de défense navale est dans nos statuts; cependant, on réclame un referendum sous prétexte que la question est nouvelle. On est évidemment mal renseigné dans les camps plébiscitaires.

Mais je pourrais ajouter une autre considération très péremptoire, je crois. Ne s'agit-il pas ici de la défense du Canada et de ses intérêts vitaux? Or le premier droit des représentants du peuple, droit qui s'infère indéniablement de leur mandat, qui en est l'élément le plus essentiel, n'est-ce pas de pourvoir au moyen de protéger le pays; que dis-je, c'est non seulement un droit, mais c'est un devoir, le premier, le plus sacré comme le plus impérieux des devoirs, et si à cet égard, nous accédions à cette demande de plébiscite, nous ne serions pas loin d'être un sujet d'étonnement, sinon d'amusement aux yeux de l'univers.

Comme bien d'autres j'ai fait le rêve que ce pays n'aurait pas à assumer le lourd fardeau des armements, que lorsqu'il arriverait à l'âge viril la guerre serait pour jamais chose du passé. Aussi ce n'est pas sans éprouver une pénible sensation, une sorte d'angoisse que nous parlons aujourd'hui sur le parquet de cette Chambre de possibilité de guerre pour le Canada, terre d'espérance, terre d'hospitalité; ce n'est pas sans regret comme sans amertume que près du berceau d'où vient de s'élancer notre jeune patrie pour prendre place parmi les nations, nous ayions à évoquer des visions sanglantes et c'est tristesse qu'à tous ces joyaux précieux dont nous l'avons embellie: liberté civile, liberté religieuse, liberté politique, liberté commerciale. il faille joindre la hache de combat, non pour attaquer, mais se défendre et être défendue; combien plus nous aurions aimé à ne la parer que de fleurs d'olivier et de laurier, symboles de la paix!

Mais, hélas! l'heure du désarmement, de la concorde universelle n'a pas encore sonné et n'est-il pas désespérant de constater que même les nations les plus civilisées n'ont encore, en définitive d'ultime foi que dans le tonnerre de leurs canons? A quoi bon alors se réfugier obstinément dans des doctrines et des théories très humanitaires que tous acceptent et admirent si l'on vient à un bon moment, qu'on me passe cette figure de langage, si l'on vient à un bon moment nous en déloger à la pointe de la baïonnette. Tous nous détestons la guerre, mais si l'on nous la déclare ou si l'on nous la fait, faudra-t-il se laisser béatement immoler sous raison d'affirmer notre répulsion pour ce fléau?

Depuis six mille ans que l'humanité réprouve la guerre et depuis six mille ans les peuples s'entretuent sous prétexte de droits à revendiquer, de torts à redresser. Trouvera-t-on jamais les assises de la paix universelle? Nous pouvons du moins l'espérer. Mais jusque-là, avons-nous le droit de rester sans défense, ne serait-ce pas un suicide presque?

C'est donc un devoir de vaincre notre répugnance et d'envisager le présent et l'avenir comme des hommes pratiques aimant leur pays. Puisqu'il le faut, commençons à pourvoir le Canada de la protection indispensable pour lui assurer la sécurité, l'avancement, le respect dans sa vie nationale comme dans sa carrière commerciale; mais formulons en même temps l'espoir que nous n'ayons jamais à tirer l'épée du fourreau contre nos semblables; notre armement n'aurait-il que ce résultat que ce serait déjà une très large compensation à nos sacrifices. Oui, plaise à Dieu que nos immenses plaines ne connaissent plus jamais la rosée du sang, mais ne s'abreuvent que de la rosée du ciel qui les fertilise! Plaise à Dieu que dans notre Canada, les bouches d'airain ne grondent désormais que pour proclamer les bienfaits de la paix, pour redire aux échos les joies de notre peuple et célébrer les gloires de notre patrie?

M. GEORGE H. PERLEY (Argenteuil): Monsieur l'Orateur, la question qui fait aujourd'hui le sujet de nos délibérations est si importante que je désire faire quelques remarques avant que ce débat se termine. Notre pays est la plus grande des colonies autonomes de l'empire britannique, et, autant que je puis en juger, nous avons été traités jusqu'à ce jour par la mère patrie d'une manière aussi juste que cette génération pouvait attendre raisonnablement.

Au cours de ces débats quelques honorables membres de cette Chambre ont fait allusion à des incidents qui se sont produits dans le passé, mais ces événements du passé n'ont que peu de rapport avec la question qui est maintenant soumise au pays. Les Etats-Unis se sont révoltés contre l'Angleterre pour des raisons très graves et l'Angleterre a appris alors comment il fallait gouverner ces colonies pour obtenir leur amour et leur respect. Je ne crois pas qu'il y ait dans cette Chambre, monsieur l'Orateur, un homme qui désire plus que moi conserver le lien britannique, et je suppose que le très honorable premier ministre qui dirige cette Chambre me prendra pour un des terribles impérialistes, mais comme cette appellation a plusieurs significations différentes, je dirai que mon interprétation de l'impérialisme est le maintien de l'empire britannique par tous les moyens raisonnables. Je suis Canadien tout d'abord; je suis en faveur du Canada, mais je crois qu'il est de notre intérêt de rester dans l'empire britannique, parce qu'à mon avis, c'est de cette façon que nous pourrons le mieux assurer notre paix, notre sûreté et notre bonheur comme nation.

Il n'est pas nécessaire pour moi aujourd'hui de parler de la grandeur de l'empire anglais, du noble rôle que cet empire a joué dans l'histoire. Le monde n'a jamais vu un aussi grand empire, et mon plus ardent désir est de le voir durer si la chose peut se faire d'une façon satisfaisante pour toutes les nations qui le composent. Je crois, monsieur l'Orateur, que nous sommes certainement capables de trouver une solution pratique aux problèmes impériaux au nombre desquels est celui de la défense navale qui nous est présentement soumis. L'honorable chef de l'opposition a exposé très justement de son discours les vues sur cette question dans les paroles suivantes:

> Il est peu sage de prédire ce que sera l'avenir; mais j'ose espérer qu'un comité de défense, une conférence impériale ayant juridiction dans les questions relatives à la défense de l'empire, comité composé d'hommes appartenant aux deux partis dans la Grande-Bretagne elle-même, ainsi que chez les pays autonomes de l'empire, exercera un certain contrôle sur l'organisation de la défense de ce même empire, et, comme conséquence des délibérations de ce comité ou de cette conférence, l'Angleterre à l'avenir ne s'engagerait dans aucune guerre importante sans savoir d'avance qu'elle aura l'appui et les sympathies de chacune des grandes nations autonomes qui composent l'empire. De cette façon, ces dernières auraient voix dans les décisions à prendre en cas de guerre, car je suis parfaitement d'avis que si nous devons prendre part à la défense de l'empire, il s'ensuit que nous devons avoir droit de suffrage et de contrôle dans ces matières.

Cette prédiction, monsieur l'Orateur, se réalisera sûrement quelqu'un de ces jours. N'est-il pas infiniment probable que la Grande-Bretagne se rendrait à nos désirs si nous lui demandions de nous accorder une représentation de ce genre dans les conseils de l'empire, à cette condition que nous fassions régulièrement notre part de

la dépense occasionnée par le maintien de la marine impériale. L'autonomie est certainement essentielle au bien-être d'une colonie, mais non pas l'autonomie absolue. L'empire est nécessairement plus grand qu'aucune de ses parties, plus grand que le Canada, plus grand que le Royaume-Uni pris séparément, et la voix de l'empire ainsi exprimée aurait plus de poids, plus de force que celle d'aucune des possessions anglaises prises individuellement. Chacun des pays qui constitue l'empire garde le contrôle de ses propres affaires; mais il faudrait s'entendre pour que les déclarations de guerre, si guerre il y a, émanent de l'empire dans son ensemble, et non pas seulement du Royaume-Uni, comme la chose a lieu à l'heure actuelle. Si nous devons continuer à faire partie de cet empire britannique, ainsi que j'en ai l'espoir, il faut que nous fassions notre part dans la défense commune, et rien autre chose ne peut satisfaire un peuple qui se respecte et qui a confiance en soi. C'est de notre propre mouvement, monsieur l'Orateur, qu'il conviendrait de nous porter à la défense de l'empire. La première loi de la nature est de veiller à la conservation de soi-même, et il appartient à toute nation de voir elle-même à se protéger. Je ne dis pas qu'il soit aisé de déterminer la mesure exacte de cette part que nous devons prendre à la défense de l'empire ni sous quelle forme il convient de nous en acquitter. Selon moi, monsieur l'Orateur, la question n'a pas encore été assez longtemps devant le peuple.

Le premier ministre a prétendu qu'elle l'était depuis 1902, mais je ne suis pas bien sûr de cela. Il est vrai que cette année-là, la question a été soulevée à la conférence impériale; mais jusqu'à l'année dernière, le peuple canadien n'avait jamais été sérieusement invité à l'étudier. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il n'y a pas cinq pour cent des habitants de ce pays qui aient entendu parler des résolutions adoptées en 1902, ou qui sachent quelles sont ces résolutions. C'est pourquoi je dis que nos gens n'ont pas eu suffisamment l'occasion d'étudier cette affaire, si importante pour eux. A mon sens, chacun dans ce pays, à quelque classe ou race qu'il appartienne, a intérêt à ce que le lien britannique ne soit pas rompu, car, et je n'hésite pas à le dire, aucune autre nation n'a donné à ses colonies une liberté comme celle dont jouit le Canada en matières civiles et religieuses. A ce propos, il me sera bien permis de dire que le peuple canadien, sans distinction d'origine, est demeuré fidèle à la couronne britannique; il apprécie les avantages que nous a faits la mère patrie. Sir Georges-Etienne Cartier, généralement connu pour un des plus grands hommes d'Etat que le Canada ait jamais produits, était ministre de la Milice en 1870, lorsque s'est agitée la question de savoir ce que le Canada allait faire pour remplacer une partie des troupes impériales qui venaient d'être retirées du pays. Par l'influence de cet homme et de quelques autres, un arrangement est intervenu; et voici ce que je trouve dans un document préparé de la main de sir Georges-Etienne Cartier à la date du 19 mai 1870:

> Le Gouvernement canadien est heureux d'apprendre par la dépêche du 12 février dernier (de lord Granville) que les arrangements dont il y est question sont pour les temps de paix, et que l'on n'entend par là modifier en quoi que ce soit ni diminuer les obligations qui existent de part et d'autre pour les cas de guerre avec l'étranger. C'est avec joie que le Gouvernement canadien se voit réitérer l'assurance que lui donnait déjà la dépêche du 17 juin 1865, savoir: que le gouvernement impérial reconnaît pleinement l'obligation où il est de défendre toutes les parties de l'empire, en y employant toutes les ressources dont il dispose; assurance donnée pour répondre à celles des ministres canadiens-français qui, à Londres dans le moment, ont déclaré que le Canada était prêt à consacrer toutes ses ressources, en hommes et en argent, au maintien des liens qui l'attachent à la mère patrie.

Ce document a reçu l'approbation unanime des Chambres et du ministère canadien, le 20 mai 1870, et il indique quels étaient à cette époque les sentiments de sir Georges Cartier et ceux du peuple qu'il représentait.

Maintenant, monsieur l'Orateur, la première chose à décider, c'est l'efficacité même de l'aide que nous allons fournir, quelle qu'en soit la forme. Je ne suis pas d'avis que nous dépensions de grosses sommes, si l'empire n'en retire aucun bénéfice qui en vaille la peine. Sur ce point, je suis sûr que nous sommes tous d'accord, quelles que soient les divergences d'opinions qui ont pu se produire dans ce pays.

La proposition que fait le Gouvernement demeurera sans valeur pratique. A mon sens, c'est une simple comédie qui ne peut avoir d'autre résultat que de nous endormir dans une fausse sécurité. En attendant, nous allons y mettre des sommes considérables, dont le chiffre s'augmentera chaque année pour n'avoir, en fin de compte nul vaisseau qui, en cas de guerre échéant, puisse être de quelque utilité, soit pour notre défense personnelle, soit pour la défense de l'empire. Il semble que le Gouvernement cherche à tromper le peuple, à lui faire croire que ce qu'il propose est une mesure de grande efficacité et qu'elle répond au désir de l'amirauté anglaise. Il y a eu l'été dernier, à Londres, une conférence où les diverses colonies autonomes se trouvaient représentées. Cette partie de la question ayant déjà été discutée par plusieurs de ceux qui m'ont précédé, je m'abstiendrai de tout détail à cet égard. Je dirai, cependant, qu'à cette conférence l'amirauté anglaise a déclaré que, en tant qu'affaire de stratégie navale, les colonies ne pourraient mieux faire que d'y contribuer en argent.

On a admis cependant que cela ne serait pas satisfaisant pour les colonies. Après cela, le ministre anglais, M. McKenna, a dit qu'une flotte sur le Pacifique conviendrait tout à fait à l'amirauté. L'Australie en avait promis une et la Nouvelle-Zélande, de son côté, s'était engagée à fournir le principal bâtiment d'une pareille flotte; la Grande-Bretagne elle-même en fournirait une troisième, et l'amirauté n'eût pas demandé mieux que d'en avoir une quatrième du Canada. Nos représentants là-bas n'ont pas été de cet avis et ont demandé que l'on suggérât quelque chose de moins coûteux. C'est alors que, de la part du Gouvernement britannique, il a été suggéré que le Canada pourrait se procurer un Bristol, quelques croiseurs et d'autres vaisseaux, conformément au programme qui nous est maintenant proposé. L'amirauté anglaise n'a pas dit que ces vaisseaux lui seraient de quelque utilité en temps de guerre; malgré cela, le Gouvernement présente son programme au peuple de ce pays comme étant conforme aux vœux de l'amirauté anglaise. Il y avait dans le discours du trône du mois de novembre dernier les mots qui suivent:

Deux membres de mon Gouvernement ont pris part à la conférence impériale convoquée par le gouvernement de Sa Majesté pour s'occuper de la question de la défense. Après consultation avec l'amirauté, un plan a été adopté relativement à l'organisation d'une marine canadienne sur les bases de la résolution votée par la Chambre des communes le vingt-neuf mars dernier.

Cette partie du discours du trône est là pour faire croire au peuple que le plan suggéré par l'administration est celui-là même que l'amirauté avait proposé. Ces mots n'auraient pas dû être mis dans la bouche de Son Excellence puisque le Gouvernement se préparait à nous donner ce projet de loi qui ne pourvoit à nulle aide effective. Mieux encore, ce projet du Gouvernement ne répond point à la résolution du mois de mars dernier. On a assez parlé de cette résolution pour que je n'aie pas besoin d'y revenir. L'idée que je m'en étais faite cependant est que nous étions prêts, nous Canadiens, à rendre à l'Angleterre en cas de besoin toute l'aide qu'elle nous demanderait. Cette résolution du mois de mars dernier a été adoptée dans des circonstances particulières, et son objet était d'annoncer à l'univers notre ferme détermination de concourir à la conservation de l'empire britannique par des mesures appropriées à cette fin. Je ne dis pas que nous soyons à jamais liés par les termes de cette résolution. Les circonstances peuvent faire que, notre intention demeurant la même, nous y donnions effet d'une manière autre que nous n'entendions le faire à cette date. Dans son discours du 3 février, le premier ministre a tenté de faire croire au peuple que nous n'étions pas prêts à agir d'après cette résolution, pendant que le Gouvernement y est tout disposé. Voici ce qu'il dit à la page 3202 du compte rendu des Débats:

Cet ordre du jour ayant été adopté à l'unanimité, nous avions pensé qu'il lierait la gauche aussi bien que la droite; c'était une erreur. Nous nous sommes également trompés en pensant que les membres de la gauche qui avaient agréé cet ordre du jour auraient au moins le maigre mérite de se montrer conséquents avec eux-mêmes. Il ne nous était jamais venu à l'esprit que des députés de la gauche pourraient revenir sur leur parole solennellement donnée. En ceci encore nous nous étions fait d'eux une trop haute opinion.

Je prétends que le Gouvernement ne s'est pas lui-même conformé aux termes de cette résolution, unanimement adoptée par la Chambre, et qu'il se réserve le droit exclusif d'interpréter selon ses convenances du moment. Dans cette résolution il y avait les mots:

Sur les bases que l'amirauté a suggérées au cours de la dernière conférence impériale.

La proposition que le Gouvernement vient nous faire aujourd'hui s'écarte de ce que l'amirauté avait suggéré à la dernière conférence impériale. Pour le prouver, je vais lire partie du rapport de la conférence de 1907, où lord Tweedmouth dit:

Nous vous souhaitons la bienvenue et vous demandons de nous aider à rendre plus effective qu'elle ne l'est aujourd'hui la défense navale de l'empire. Je me plais à reconnaître tout ce que nos cousins d'outremer ont déjà fait à la suite de décisions prises dans de précédentes conférences. Je sais que vous avez donné au gouvernement et à l'amirauté, librement et largement, toute l'aide que vous pensiez être en état de leur fournir. J'ai pourtant une réserve à faire et, en la faisant, je vous prierai de nous continuer votre confiance si dans le passé vous avez eu lieu d'être satisfaits de nous. Cette réserve sera que l'amirauté désire se charger seule des questions stratégiques nécessairement impliquées dans celle de la défense navale; retenir le commandement des forces de mer du pays, veiller elle-même à la distribution des navires de la manière la plus propre à résister aux attaques et à défendre l'empire dans toutes ses parties, qu'il s'agisse de nos îles ou de nos possessions d'au delà des mers.

Nous acceptons entièrement le responsabilité de cette défense. Nous désirons que vous nous aidiez à cette défense. Nous désirons que vous nous accordiez toute l'assistance que vous pourrez, mais nous ne venons pas à vous en mendiants; nous acceptons avec plaisir tout ce que vous pourrez nous donner, mais en même temps si vous n'êtes pas disposés à nous accorder l'aide que nous espérons recevoir de vous, nous reconnaissons notre obligation absolue de défendre les possessions du roi au delà des mers, du mieux qu'il nous sera possible.

En d'autres termes, la seule chose que demandait lord Tweedmouth, c'était d'avoir la responsabilité des questions stratégiques

de la défense navale en cas de guerre maritime et le Gouvernement ne se soumet pas à cette proposition. Je dis par conséquent que, lorsque l'honorable leader de la Chambre entreprend de faire croire au pays que nous avons abandonné notre résolution tandis que le Gouvernement s'y est conformé, il renverse la situation parce que le Gouvernement n'a certainement pas présenté un bill ou une proposition de défense navale qui soit conforme à la résolution de mars dernier. Le très honorable premier ministre, dans son discours sur l'adresse en réponse au discours du trône, le 15 novembre dernier, a dit:

> Il n'est pas besoin de dire à mon honorable ami que si nous avons une marine semblable ou si nous n'en avons pas, nous ne perdrons pas notre droit à un gouvernement autonome; si nous avons une marine, elle ne prendra part à la guerre que si les membres du Parlement canadien, y compris l'honorable député, jugent à propos de l'y envoyer.

Les articles 18 et 19 du bill déclarent que le Gouverneur en conseil peut mettre à la disposition de Sa Majesté les navires canadiens que le Gouvernement se propose de construire. L'article 19 dit que si le Gouverneur en conseil décide de mettre nos navires à la disposition de l'amirauté britannique, il faut que le Parlement soit convoqué immédiatement pour étudier la question, mais si le Gouvernement décide de ne pas mettre les navires à la disposition de l'amirauté, alors rien n'arrive, le Parlement n'est pas convoqué et les navires ne bougent pas. Cela me semble être une distinction curieuse. Si le Parlement doit décider ce que feront les navires, il devrait décider s'ils iront ou n'iront pas. Je ne vois pas pourquoi cette distinction a été introduite dans le bill. Dans tous les cas le très honorable premier ministre et les autres membres du Gouvernement doivent savoir que ces articles du bill induisent en erreur. Dans le cas où une guerre éclaterait entre l'Angleterre et une nation étrangère, cette nation étrangère sera la seule à décider si le Canada est oui ou non en guerre et si le pays en guerre avec l'Angleterre attaque nos navires, nous devrons alors combattre ou amener notre pavillon de l'Union Jack et par le fait nous séparer de l'empire. De sorte que je dis au Gouvernement que ces articles doivent avoir été insérés dans le bill pour induire quelqu'un en erreur, parce qu'il est impossible que le Canada puisse se tenir en dehors d'une guerre à laquelle l'Angleterre prendra part, si le pays étranger qui est en guerre avec l'Angleterre vient ici et nous attaque.

C'est une question trop importante pour qu'un gouvernement ait le droit de la régler. Je ne crois pas qu'un gouvernement canadien—n'importe qui soit à la tête des affaires—puisse avoir le droit de décider d'une façon virtuelle, en adoptant ce système extraordinaire, que le Canada puisse devenir indépendant. Nous savons que le gouvernement fédéral s'arroge de grands pouvoirs en toutes choses, mais c'est assurément à la population du pays de décider une question d'une importance aussi vitale et non pas à un gouvernement.

J'ai été très peiné de constater que le très honorable premier ministre, en exposant ce projet, avait essayé d'en tirer des avantages politiques. Il a adopté la tactique de la presse libérale en essayant de faire croire que le projet du Gouvernement avait été accepté par les deux partis. La presse libérale a fait souvent allusion à ce bill naval comme étant le programme Laurier-Borden. Par exemple, je trouve dans le "Globe" de Toronto, le 3 janvier, un article éditorial qui s'exprime ainsi:

> Le "Citizen" admet réellement que M. Ellis est prêt à adopter le programme naval Laurier-Borden, même jusqu'à laisser le contrôle de la flotte en temps de paix au peuple canadien.

Je prétends que c'est une façon injuste de présenter l'affaire, car il n'y a jamais eu de programme Laurier-Borden.

En mars dernier, une résolution a été adoptée à l'unanimité par la Chambre, mais la difficulté réside dans son interprétation et dans la méthode la meilleure pour la mettre à exécution. Si le Gouvernement avait l'intention que ce bill naval fût le fruit d'une entente entre les deux partis, je prétends que c'était alors le devoir du Gouvernement d'informer le chef de l'opposition de ce qui allait se passer, de s'entendre avec lui et d'arriver à quelque arrangement satisfaisant pour tout le monde, quant à la meilleure manière d'agir. J'ai toujours pensé que c'eût été là de la bonne politique et que dans une question de cette nature, il eût été préférable pour le Canada que le Gouvernement eût mis le chef de l'opposition dans sa confidence, quand cette question était discutée, et eût essayé d'arrêter un programme acceptable pour les deux partis.

Au lieu de cela, les résultats de la conférence ont été tenus absolument secrets et même après la réunion du Parlement, ce fut avec la plus grande difficulté que nous avons pu trouver exactement ce que le Gouvernement avait décidé de faire. Quand le projet du Gouvernement fut présenté, nous avons constaté qu'il était absolument différent de ce que la résolution et l'amirauté demandaient. Le chef de l'opposition a suggéré un autre projet qui sera non seulement plus économique pour le pays, mais qui donnera à l'Angleterre un secours plus sérieux que celui qui est proposé par le Gouvernement. Quand le très honorable premier ministre a proposé la seconde lecture de ce bill, il m'a semblé qu'il ne suivait pas la méthode digne que je me serais attendu à le voir adopter à cette occasion. Cette question est peut-être la plus impor-

tante qui ait été présentée au Parlement parce que les conséquences qui en dériveront se feront sentir pendant beaucoup d'années et que la décision qui sera prise maintenant pourra affecter beaucoup les événements qui se produiront dans l'avenir. Quand le premier ministre a proposé la seconde lecture de ce bill, il me semble qu'en véritable homme d'Etat il aurait dû se borner à l'explication du bill pour que tout le monde pût le comprendre entièrement et que la population du pays fût à même d'en faire une étude complète. Au lieu de cela le très honorable premier ministre a fait dans cette Chambre un véritable discours de campagne politique sans entrer beaucoup dans la discussion des mérites du bill. Il a commencé par railler l'opposition, parce que, a-t-il dit, il existait parmi nous une divergence de vues, parce que nous ne pensions pas tous de la même manière. Il a parlé longtemps de cette différence, essayant de mettre une partie de l'opposition en antagonisme contre l'autre et de faire savoir au pays qu'il existait parmi nous une différence d'opinion. Le très honorable premier ministre en discutant ainsi cette question a oublié qu'il avait aussi changé d'avis à ce sujet, et qu'en 1907, il avait refusé de faire presque exactement ce que le Gouvernement se propose de faire aujourd'hui. Durant la conférence de 1907, M. Smartt proposa:

Que ce congrès, reconnaissant la grande importance des services rendus par la marine pour la défense de l'empire et la protection de son commerce ainsi que l'intérêt suprême de continuer à maintenir la marine au plus haut degré possible d'efficacité, considère que c'est le devoir des possessions au delà des mers de faire telles contributions pour le maintien de la marine qui pourront être décidées par les législatures locales—les contributions devant prendre la forme d'une subvention en argent, de l'établissement d'une marine locale ou tous autres services dans la manière qui pourra être décidée après consultation avec l'amirauté et qui pourra le mieux s'accorder avec la diversité des circonstances.

Vous remarquerez que cette résolution n'impose aucune forme de contribution particulière; elle peut être accordée en argent et par l'établissement d'une défense navale ou par tout autre service. Quand cette résolution a été présentée, sir Wilfrid Laurier a dit:

J'ai le regret de dire qu'au nom du Canada nous ne pouvons pas accepter cette résolution. Il y a plusieurs années nous avons déclaré que nous avions trop à faire dans notre pays pour nous permettre de nous lier à une entreprise générale de cette nature.

Par conséquent, le très honorable premier ministre a changé d'avis depuis 1907 et il me semble qu'en proposant la seconde lecture du bill il aurait pu mieux employer son temps qu'à parler d'une différence d'opinions qui peut exister parmi les membres de l'opposition. Nous pouvons avoir des vues différentes; nous le reconnaissons franchement. Nos adversaires ont parmi eux d'aussi grandes différences d'opinions, mais ils n'en parlent pas, de crainte de perdre le pouvoir.

C'est avec plaisir que j'appuie l'amendement proposé par le chef de l'opposition. Il me semble que dans l'état critique qui existe aujourd'hui en Europe, nous devrions faire quelque chose pour montrer à la mère patrie et au monde où nous en sommes et ce que nous consentons à faire pour aider l'Angleterre en cas de besoin. Je citerai les paroles de sir Edward Grey, le ministre des affaires étrangères d'Angleterre, un homme qui connaît mieux que personne la véritable situation:

Quand le programme allemand sera complété, l'Allemagne aura une flotte de trente-trois Dreadnought. Cette flotte sera la plus puissante que le monde ait jamais vue. Cela nous impose la nécessité de reconstruire toute notre flotte: telle est la situation. Si nous devions descendre à un rang inférieur nous cesserions de compter pour quelque chose parmi les nations de l'Europe et nous serions très heureux si notre liberté nous était laissée et si nous ne devenions pas dépendants de quelque nation puissante. C'est une façon brutale d'expliquer où nous en sommes, mais c'est la vérité.

Ce ne sont pas les paroles d'un jingo ni d'un fabriquant de paniques, mais celles de sir Edward Grey, le ministre des affaires étrangères. Dans ces circonstances, je dis que c'est notre devoir de montrer à l'Angleterre et au monde que nous sommes prêts à venir en aide à la mère patrie, dans une circonstance critique. Nous pouvons le faire de notre propre volonté, et cela ne compromettrait nullement notre autonomie que nous sommes aussi désireux de conserver que le très honorable premier ministre lui-même. Il n'est pas question de promettre une contribution annuelle, et nous laisserions en suspens le problème de savoir ce que nous ferons à l'avenir. Ainsi notre population aurait le temps de comprendre vraiment le projet avant de décider définitivement ce que le Canada devrait faire. Ce qui me frappe, je dois le dire, avec le plus de force, après avoir entendu toutes les discussions qui ont eu lieu dans cette Chambre, et après en avoir parlé au dehors, avec beaucoup de personnes, c'est de constater combien peu la population du Canada comprend ce projet.

Ce projet ne nous a pas été soumis depuis assez longtemps pour qu'on puisse en saisir complètement la portée et je ne doute pas que les idées du peuple à ce sujet ne soient pas encore arrêtées, bien qu'on admette généralement que le Canada devrait fournir autant que possible un secours pour sa propre défense navale. La période aiguë du projet a duré à peine un an, et il n'y a eu dans le pays aucun débat ni assemblée où

l'on ait pu exposer la question, afin de permettre à la population d'écouter et de comprendre les arguments des deux partis avant de décider quelle solution elle adoptera.

Comment pouvons-nous nous attendre à ce que la population comprenne parfaitement la question, lorsque ceux d'entre nous qui l'ont étudiée avec soin trouvent excessivement difficile de dire quelle est la meilleure méthode que l'on pourrait adopter? Je suis convaincu que nous sommes en présence d'une question qui nécessite beaucoup de discussion et je ne pense pas qu'un plébiscite serait le meilleur système à adopter pour réaliser ce projet. Cela ne nous donnerait aucune possibilité de discussion ou d'explication. La seule méthode qui pourrait permettre au peuple de comprendre le problème serait d'en faire l'objet d'une élection générale. Si nous devions avoir un plébiscite ou un referendum, il n'y aurait aucune raison d'aller dans les villes ou les districts ruraux pour discuter cette question sur toutes ses faces et permettre au public d'entendre toutes les idées, tandis que si nous devions discuter le projet pendant une élection générale, le sort du Gouvernement dépendrait du résultat que nous nous efforcerions de faire comprendre au peuple ce que nous faisons et alors il aurait vraiment une occasion d'étudier quelque peu le projet.

En terminant, je tiens à dire que j'ai l'honneur de représenter un comté qui renferme une population mélangée dans les mêmes proportions exactement que la population du Canada. Je crois fermement que les électeurs français et anglais voteraient pour protéger leurs maisons et leurs foyers, si seulement ils comprenaient la question. Je crois que la grande majorité de la population, dans toutes les classes de la société, est en faveur de l'empire britannique et du maintien du lien britannique, mais je suis sûr que le peuple ne désire pas contribuer régulièrement ou annuellement à la défense de l'empire sans avoir quelque chose à dire au sujet de la guerre et de la façon dont on emploiera leur contribution, soit en argent soit en vaisseaux. A mon point de vue, c'est la question la plus importante dont le Parlement ait eu à s'occuper depuis très longtemps et en conséquence elle ne peut pas être autrement que très importante. Elle aura une influence sur l'avenir, non seulement du Canada mais des différentes parties de l'empire britannique et il me semble que la population de notre pays devrait avoir suffisamment de temps pour lui permettre de comprendre le projet et pour qu'elle puisse le juger de sang-froid, avant qu'on ne l'adopte définitivement.

M. O. S. CROCKET (York), (N.-B.): Au point où en est arrivé le débat, je n'ai pas l'intention d'accaparer beaucoup l'attention de la Chambre. Le projet a été discuté d'une manière si complète qu'il est presque impossible d'en parler sans revenir sur des idées qui ont été maintes fois exposées. Je crois, néanmoins, que je ne peux pas laisser adopter le bill en deuxième lecture en donnant un simple vote pour enregistrer mon opposition inflexible au projet qui nous est soumis. Je considère ce bill comme la proposition la plus révolutionnaire qui ait jamais été présentée à l'approbation du Parlement en ce qui concerne les rapports du Canada avec la mère patrie. J'ai étudié avec soin ce bill et je ne peux pas faire autrement que de le regarder comme un coup droit dirigé par ses promoteurs contre le lien qui nous rattache à l'Angleterre. Quelle preuve en avez-vous, me demanderez-vous? Je répondrai qu'à l'exception de l'article 4 qui, nominalement, et seulement nominalement, attribue le commandement en chef des forces au roi, il n'y a pas une ligne ou un mot, du commencement à la fin du bill qui ne reconnaisse par déduction implicite, qu'il n'existe absolument aucun lien entre le Canada et l'Angleterre et ses autres possessions d'outre-mer. Au contraire, le bill a grand soin d'ignorer complètement l'existence d'un lien et il est rédigé avec la prétention audacieuse que le Canada est une nation indépendante, ne devant aucune allégeance ni aucun service à l'empire britannique. Comme je l'ai dit, l'article 4 de ce bill, nominalement et nominalement seulement, attribue le commandement en chef des forces navales projetées, au souverain. Mais à l'exception de cet article, dont la portée, comme je le montrerai, est complètement annulée par les articles suivants, le bill est précisément tel que ce Parlement aurait pu l'adopter, s'il était un Parlement d'une république distincte et indépendante. L'article 4 du bill existe parce que la constitution que le parlement de la Grande-Bretagne a donnée au Canada rend impossible une omission de ce genre. Mon honorable ami de Vancouver (M. Cowan) dans l'éloquent discours dont chaque mot portait, qu'il a prononcé l'autre soir, pour s'opposer à ce bill, a cité l'article 15 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Permettez-moi de citer encore cet article:

A la reine continuera d'être et est par le présent attribué le commandement en chef des milices de terre et de mer et de toutes les forces militaires et navales en Canada.

Cette disposition rend impossible pour le Parlement d'enlever à Sa Majesté le commandement en chef de nos forces navales qui lui est attribué par les termes de cet article et je crois fermement que si le Parlement n'était pas limité par l'acte impérial, le nom du roi n'aurait pas paru dans le bill du commencement à la fin. Pourtant son nom paraît pour la raison que j'ai donnée, mais des articles suivent immédiatement pour annuler et abroger l'article 4. Permettez que je lise l'article 5:

Le ministre est chargé de la direction et de la gestion de toutes affaires navales, y compris l'achat, l'entretien et la réparation des bouches à feu, des munitions de guerre, des armes des salles d'armes, des magasins, des vivres et de l'habillement de guerre à l'usage de la marine.

Et les articles 6, 7 et 8:

6. Le ministre est chargé de la direction et de l'administration de même que de la construction, de l'achat de l'entretien et de la réparation des établissements de marine et des vaisseaux et autres navires pour le service de la marine.

7. Il sera nommé un officier d'un grade non inférieur à celui de contre-amiral qui sera dénommé le directeur de la marine du Canada. S'il n'y a pas d'officier de ce grade disponible, il pourra alors être nommé un officier du grade de capitaine de vaisseau, qui aura le rang de commodore de première classe.

2. Le directeur de la marine du Canada est, sous le régime des règlements et suivant les instructions du ministre, chargé de la direction du service de la marine.

8. Le Gouverneur en conseil peut nommer un conseil de la marine pour conseiller le ministre sur toutes choses se rapportant aux affaires navales, que ce dernier lui soumet.

2. La composition, la procédure et les pouvoirs du conseil seront tels qu'il est prescrit.

Nous avons encore les articles 17 et 18:

17. Le Gouverneur en conseil peut mettre la force navale, ou toute partie de la force, en service actif, en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques.

18. En temps critique le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine ou tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

Quiconque, monsieur l'Orateur, étudiera avec soin le texte de ces articles particuliers, 17 et 18, remarquera qu'ils sont absolument contradictoires à l'article 4 et avec le commandement en chef de la marine qui doit être attribué à Sa Majesté. Prenez l'article 18. N'est-il pas absurde de dire que le commandement en chef de la marine est attribué au roi et de dire immédiatement après, dans cet article, que le Gouverneur en conseil peut mettre la marine du Canada à la disposition du commandant en chef? Le Gouverneur en conseil peut mettre à la disposition du roi qui est le commandant en chef, d'après l'article 4, les forces navales du Canada et le Gouverneur en conseil peut ne pas mettre la marine, dont le roi est le commandant en chef nominal, à la disposition de Sa Majesté, pour le service dans la marine impériale. Le Gouverneur en conseil peut retirer la marine de l'autorité de son commandant en chef, le roi, ou il peut refuser à la marine qui sera créée par ce bill, de coopérer avec la marine britannique dans toute guerre que pourra entreprendre l'Angleterre. D'après l'article 17, le Gouverneur en conseil qui est le gouvernement du pays et qui ne signifie, aujourd'hui, pas d'autre personne que sir Wilfrid Laurier, est autorisé à envoyer cette marine au secours d'une nation quelconque du globe, sans s'occuper des intérêts du gouvernement britannique. D'après le texte de cet article, on donne le pouvoir de placer les forces navales ou d'en mettre tout ou partie que ce soit, en service actif, en quelque temps que ce soit et où il paraît à propos. On accorde tout pouvoir, si on ose l'exercer, d'envoyer cette flotte au secours de la France, des Etats-Unis, ou même de l'Allemagne. Ce sont là des pouvoirs qui, d'après moi, ne devraient pas être attribués au gouvernement du Canada, quels que soient ceux qui en font partie. En vertu de l'article 17 du bill, sir Wilfrid Laurier peut envoyer la flotte au secours d'une nation quelconque, comme il peut, d'après l'article 18, empêcher sa coopération avec la flotte anglaise et sa participation à toute guerre dans laquelle la Grande-Bretagne pourrait être engagée. C'est très clair pour moi et je pense que cela doit être très clair pour quiconque a étudié avec soin les dispositions de ces articles, qu'ils retirent à Sa Majesté le roi, le commandement en chef de cette marine et qu'en conséquence ils sont inconstitutionnels. Je crois que si le gouvernement britannique est bien conseillé, si ses membres n'ont pas été trompés par le premier ministre et ses collègues anti-impérialistes, qui ont fait retentir sans cesse à leurs oreilles ce cri fatiguant d'autonomie, ils seront d'avis que l'assentiment royal doit être refusé à ce bill tant que, du moins, on n'aura pas fait disparaître ces deux articles qui sont en complète violation de l'article 15 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Si ces articles sont maintenus et peuvent devenir loi, il est aussi clair que le jour que ce bill met entre les mains du Gouverneur en conseil une marine absolument indépendante, comme un instrument dont le service ou le refus de service peut avoir les conséquences les plus graves pour notre situation comme possession dans l'empire britannique ou comme nation dans le monde. Que le très honorable premier ministre, qui a si souvent offensé le sentiment britannique dans ce pays, soit laissé libre, quand il s'agira de savoir si le Canada ira au secours de la mère patrie dans une guerre qui pourra éclater et qu'il refuse d'envoyer la soi-disant marine canadienne, si cela lui plaît ou s'il l'ose.

Qu'en résulterait-il?

Il suffit de poser la question. Il n'y a pas le moindre doute que son ultimatum dans l'occurrence serait une déclaration d'indépendance.

Le Parlement et le peuple canadien sont-ils disposés à conférer un pareil pouvoir à ce Gouvernement, à tout autre gouverne-

ment, à un premier ministre et surtout au premier ministre actuel qui, il y a à peine quelques jours, déclarait qu'il n'était pas un impérialiste, qui dans cette Chambre, dans la province de Québec et en pays étranger a déclaré que le but de ses ambitions était l'indépendance et la rupture du lien qui nous rattache à la mère patrie; qui, à la conférence impériale de 1907,—à la honte de tous les patriotes canadiens—fut le seul premier ministre à refuser à faire quoi que ce fût pour assurer la suprématie maritime de l'Angleterre; qui, dans la loyale ville de Toronto, a eu l'audace de proclamer que le roi n'a pas d'autres droits dans ce pays que ceux que le Parlement lui a conférés.

Pourquoi le Canada aurait-il une flotte distincte et indépendante de celle de l'Angleterre et pourquoi le Canada répudierait-il, comme le fait ce bill, toute relation avec l'amirauté anglaise? Savons-nous mieux que l'amirauté anglaise comment construire une flotte? Pouvons-nous la construire et l'entretenir à moins de frais que l'amirauté anglaise? Une flotte construite sous la direction du Gouvernement canadien sera-t-elle plus précieuse et plus utile pour la défense de l'empire ou pour la défense du Canada, que la flotte anglaise?

A toutes ces questions, il faut répondre: non. Je ne crois pas qu'il y ait un seul membre de la droite qui oserait soutenir un seul instant que nous savons mieux construire et équiper une flotte que l'amirauté anglaise, ou qu'une flotte construite dans ce pays serait plus utile pour la défense de l'empire ou du Canada qu'une flotte agissant de concert avec la flotte anglaise et sous la direction unique de l'amirauté.

Alors, pourquoi le Gouvernement est-il décidé à construire et à gérer lui-même une flotte? C'est uniquement parce que le Gouvernement est plus disposé à défendre le Canada contre même un semblant de connection britannique, qu'à défendre le Canada ou l'empire contre les navires et les canons d'un ennemi étranger.

L'autonomie! l'autonomie! crie le Gouvernement quand les rives de la Grande-Bretagne et l'intégrité de l'empire sont menacées par un grave danger, et quand notre prétendue autonomie n'a jamais été limitée ou menacée, en ce qui concerne le libre exercice des pouvoirs conférés à ce Parlement, par l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

Alors, qu'entend-on par ces appels à l'autonomie? Dans mon humble opinion, le Gouvernement entend exactement ce que ce mot signifie, c'est-à-dire l'indépendance, la séparation. Il entend ce que sir Wilfrid Laurier a si souvent désigné comme le but de ses aspirations: l'indépendance et la rupture du lien qui unit le Canada à la mère patrie.

Telle est la raison et l'unique raison pour laquelle le Parlement, en adoptant une politique navale, est invité à repousser toute association ou relation avec la plus grande puissance navale du monde—l'orgueil de tout sujet britannique—et de ne reconnaître aucune allégeance au plus grand empire qui ait jamais existé.

Le Parlement peut accepter cette politique, mais je ne crains pas d'affirmer que le peuple ne l'acceptera pas. Pour ma part, je ne voterai pas en faveur de cette politique dont le plus grand défaut, à mes yeux, est de tendre au démembrement.

Mais, c'est loin d'être ma seule objection. Qu'on envisage la question à un point de vue impérial, à un point de vue canadien, ou au simple point de vue pratique, je ne vois pas une seule bonne raison en faveur de cette politique, si ce n'est que les dépenses considérables qu'elle entraînera ne soit une recommandation aux yeux des honorables députés de la droite.

Cette politique ne tient aucun compte du danger imminent qui menace la suprématie maritime de l'Angletere qui est la seule raison d'être de notre intervention actuelle. Cette politique ne fait rien pour parer aux éventualités, puisque la flotte qu'elle tend à créer ne pourra être prête que plusieurs années après que la crise sera passée et que la suprématie de l'Angleterre aura été décidée une fois pour toutes.

Cette politique pourvoit à la construction d'une flotte dont les navires seront démodés avant d'être prêts à recevoir leurs équipages; d'une flotte de proportions si restreintes que, même si elle était prête, ne pourrait ni attaquer ni se défendre; d'une flotte dont l'unique fonction, en cas d'hostilités, au dire du principal organe français du Gouvernement à Montréal, consisterait à échapper aux poursuites; d'une flotte qui, non seulement serait inutile, mais serait nuisible et dangereuse.

Mais, ce sera une flotte dont la construction exigera une dépense initiale que le Gouvernement estime de $16,000,000 à $17,000,000, et dont l'entretien coûtera $6,000,000 à $7,000,000 par année, et si les calculs passés du Gouvernement peuvent servir de base pour ceux de l'avenir ces chiffres devront être triplés et même quadruplés.

De plus, monsieur l'Orateur, ce bill, comme l'a fait remarquer l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley), viole tous les principes essentiels de la résolution votée par ce Parlement le 29 mars dernier. Il ne tient aucun compte de la crise actuelle. Il pourvoit à la création d'une flotte absolument indépendante de la flotte anglaise, contrairement aux avis de l'amirauté. Il pourvoit à la création d'une marine de guerre n'ayant aucune connection ou relation avec la marine anglaise, tandis que la résolution de l'an dernier stipulait que si notre contribution devait prendre la forme d'une flotte

construite par le Canada, cette flotte serait construite en coopération et en relation intime avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'amirauté. Pour toutes ces raisons, je voterai contre le bill.

Quant à l'amendement proposé par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), bien que j'admette que le Parlement ne devrait pas engager le pays dans une voie si nouvelle et si lourde de conséquences, sans en avoir obtenu, d'abord, l'autorisation du peuple, je ne puis pas l'appuyer, parce que sa proposition est faite en opposition à celle de l'honorable chef de l'opposition. Si ce sous-amendement était adopté, cela impliquerait le rejet de l'amendement du chef de l'opposition qui tend non seulement à donner au peuple l'occasion de se prononcer sur la question, d'une manière plus régulière et plus constitutionnelle, mais qui, en même temps, recommande la contribution immédiate de deux Dreadnought à l'amirauté anglaise, pour faire face à la crise actuelle.

Je voterai donc de tout cœur en faveur de l'amendement de l'honorable chef de l'opposition et contre la 2e lecture du bill que je considère comme la proposition la plus révolutionnaire qui ait jamais été soumise à ce Parlement, en tant que sont concernées les relations entre le Canada et l'empire britannique.

M. D. H. McALLISTER (King-et-Albert): Monsieur l'Orateur, ce débat occupe l'attention de la Chambre depuis si longtemps que j'espère que mes remarques seront brèves. Plusieurs des discours prononcés des deux côtés dénotent une étude approfondie de la question, mais certains autres orateurs se sont passablement écartés du sujet.

Quand la mémorable résolution du 29 mars dernier fut votée, je croyais, d'après le ton des discours prononcés à cette occasion, que l'esprit de parti resterait étranger à cette question importante.

L'an dernier, le chef de l'opposition et son premier lieutenant (M. Foster) étaient d'avis qu'une marine canadienne serait le meilleur moyen de contribuer à la défense de l'empire et j'étais de ceux qui espéraient que les deux partis seraient d'accord sur ce point. Le 29 mars 1900 (Débat, page 3720), le chef de l'opposition disait:

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure. L'autre moyen a été mis à l'essai par l'Australie et la métropole, mais les résultats n'ont pas été satisfaisants à tous les égards. En Grande-Bretagne, on a peut-être trouvé que l'action commune était peu satisfaisante. Celle-ci, en dernière analyse, n'a pas été du goût de la population australienne, parce que la Grande-Bretagne a cru devoir demander à l'Australie d'étendre le champ des opérations de l'escadre jusqu'à la mer de Chine et l'océan Indien. En agrandissant ainsi le champ des opérations, les Australiens comprenaient que la somme qu'ils versaient depuis quelques années ne servirait pas vraiment à procurer à l'Australie toute la protection qu'ils croyaient devoir exiger. Aussi, à l'heure qu'il est l'Australie a pour politique de se procurer des sous-marins et des torpilleurs qui, en cas de guerre, prêteraient leur concours aux cuirassés de croisière et aux cuirassés d'escadre de la marine anglaise.

Au cours de la discussion, quelqu'un fit observer que la population australienne, en se procurant une pareille flotte, se procurerait une flotte qu'il serait très difficile, même impossible, à l'Angleterre d'envoyer au delà des mers, et qu'en se protégeant elle-même, l'Australie fournissait les meilleurs moyens de défendre l'empire.

Voilà indubitablement une déclaration en faveur d'une flotte canadienne. A l'appui de cette prétention, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) disait:

La première et la plus grande objection que j'ai à une contribution fixe, est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille, en pleine vigueur et santé, qui loue les services de son voisin, à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même.

Voilà à mon avis à quoi se résume l'objection maîtresse qui se dresse contre l'aide accordée sous cette forme. Mais ce n'est pas tout. Disons que, cette année, vous accordiez votre concours financier et que l'année prochaine et chaque année subséquente, vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt ou trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme.

On aura été protégé durant tout ce temps; mais au Canada même on n'aura planté aucune racine, on n'aura rien laissé perdre; aucune préparation du sol, aucun indice de l'accroissement de la semence. Pourtant, un jour ou l'autre, aussi vrai que notre population doit augmenter constamment, nous devrons posséder une force navale qui nous soit propre pour la défense de notre littoral et de nos foyers.

L'intérêt que nous avons dans une contribution dépensée par un autre que nous n'est pas celui que je désire pour le Canada. Je demande à voir se greffer dans le sol de notre nationalité canadienne quelque chose qui prenne racine, qui grandisse et se développe jusqu'au point de faire surgir dans l'esprit de notre population ce sentiment de sa défense, quelque chose qui nous incite à participer à la défense de l'empire, a y prendre un intérêt immédiat, à assurer sa gloire, ses obligations et la réussite finale de ses entreprises, toutes autres choses, enfin, qui compensent un peuple des autres dépenses qu'il encourt et sur la terre ou sur la mer en vue de sa défense et de la reconnaissance de ses droits.

A nouveau, cela disjoint ce qui s'était trouvé réuni depuis les premiers jours de la création —le commerce et la protection de ce dernier.

Après tout, l'idéal fondamental d'une marine de guerre, c'est la protection du commerce d'un pays. Un commerce qui s'opère côte à côte avec celui qui protège le nôtre, avec notre concours quand il s'agit de venir en aide à notre protecteur, se développe davantage par ces deux concours pour chacune des deux parties intéressées. C'est là l'idée, qui, à mon sens, idée d'après laquelle lorsque nous faisons nos contributions sous la forme d'un montant fixe fourni par nous et dont nous sommes responsables et, pourtant, en cela, nous ne sommes pas inspirés par un sentiment de grandeur et de développement par la nécessité d'établir la base fondamentale de notre propre dépense à l'avenir. Nous nous privons nous-mêmes des avantages les plus considérables et nous ne pouvons rendre un service important à l'empire dont le Canada forme partie quand il s'agit de la défense.

A nouveau, je dis que j'estime que la méthode qu'on propose ignore les nécessités, les aspirations et les espoirs d'un grand peuple tel que le peuple canadien est destiné à le devenir. Il nous faut des commencements; ces derniers doivent être petits; mais un jour ou l'autre, ainsi que je viens de le dire, notre pays possédera sa marine de guerre pour sa propre défense, sinon pour d'autres fins. La question, pour moi, c'est de savoir s'il ne sera plus sage de jeter cette semence immédiatement, d'en surveiller avec soin l'accroissement dans la plus large mesure possible, suivant les circonstances, suivant nos ressources, afin que nous atteignions ce degré d'expansion et de progrès qui nous a caractérisés sous d'autres rapports importants. On observera que tout en m'efforçant de discuter les raisons qui militent en faveur et qui vont à l'encontre de cette méthode, tout en indiquant les motifs qu'on peut invoquer contre ce système, mon sentiment personnel réclame plutôt l'emploi d'une autre forme que celle d'une contribution périodique de deniers.

J'ai écouté avec infiniment de plaisir les discours de l'honorable leader de l'opposition et de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Ce dernier a parlé de petit instrument de torture, des poucettes, si je ne me trompe, dont on aurait usé du côté libéral de cette Chambre pour mettre en ligne les partisans de l'administration. Bien loin d'ici, dans cette partie du pays que j'habite, nous employons une autre espèce d'instrument, un cric à vis, pour lever les maisons, et c'est là l'instrument dont on s'est servi à l'endroit des deux honorables députés, si je ne me trompe. On a beaucoup parlé, de l'autre côté de la Chambre, du sentiment d'attachement dont faisait preuve envers l'empire le très honorable premier ministre. L'honorable député de la division Sainte-Anne (M. Doherty) a comparé l'honorable premier ministre à l'amiral sir Joseph Porter dans l'opéra-comique de Pinafore. Dans les circonstances, je pourrais comparer l'honorable député de Sainte-Anne à un autre personnage du même opéra: je fais allusion à Dick Deadeye, dont le rôle spécial consistait à amuser le reste de l'équipage. Je puis faire observer, en outre, qu'alors que sir Joseph Porter était le maître du vaisseau, Dick Deadeye n'était qu'un bouffon à bord. L'honorable député de la division Sainte-Anne a suivi l'exemple d'autres membres de l'opposition, notamment de l'honorable député de Vancouver (M. Cowan), en faisant des remarques malveillantes sur l'attachement du premier ministre à l'empire ; mais ce qu'on peut excuser chez l'honorable député de Vancouver est malvenu de la part de l'honorable député de Sainte-Anne qui, durant un certain temps, a occupé une position digne dans la magistrature. Ces deux députés opposent leur avis à celui de Sa Majesté, le roi d'Angleterre, qui, au jour anniversaire de la naissance du premier ministre, l'année dernière, envoyait à ce dernier un câblogramme, non seulement pour le féliciter de cet anniversaire, mais pour payer un tribut d'hommage à sa loyauté envers la couronne et l'empire.

Voilà une réponse à ces deux honorables députés et j'accepterais plutôt l'assurance de Sa Majesté le roi que l'opinion vague, vaporeuse, de deux politiciens tarés.

Certains honorables députés ont aussi nié que l'objet principal de cette marine de guerre canadienne fût, sinon de séparer complètement, de faire une brèche très large dans les relations entre le Canada et l'empire. Je suis parfaitement convaincu que ces insinuations n'ont aucune raison d'être. Le plan de l'honorable leader du Gouvernement est bon—il va plus loin que celui suggéré par l'honorable leader de l'opposition. Le très honorable premier ministre, il y a des années déjà, avait prévu le jour que le Canada deviendrait une grande nation dans les limites de l'empire, mais il n'a pas oublié que notre pays n'a pas atteint sans combat la position qu'il occupe aujourd'hui. Comparons les politiques des deux grands partis. Celle du Gouvernement n'a pas été seulement suggérée par l'amirauté, mais elle est approuvée par tout le parti libéral. Le plan du parti conservateur, d'autre part, c'est de remettre au gouvernement britannique le montant suffisant à l'achat de deux Dreadnought, puis de soumettre au peuple la question de savoir si nous devrions ou non avoir une marine de guerre canadienne. M'est avis que le peuple n'hésitera pas à se prononcer sur ces deux propositions. La politique du Gouvernement est une politique véritablement canadienne. Elle sert la cause de notre pays, elle met en circulation nos deniers; elle signifie que ces deniers resteront au Canada, car si nous devons avoir une marine de guerre canadienne, il nous faudra des chantiers maritimes et des cales de radoub, soit à Halifax, soit à Saint-Jean, (N.-B.). Dans ces chantiers de construction, on emploiera un grand nombre d'ouvriers,

ce qui sera de nature à augmenter le chiffre de notre population, à favoriser le marchand, l'avocat, le médecin et le cultivateur. De plus, ces cales de radoub serviront non seulement à la construction et à l'entretien d'une marine de guerre canadienne, mais encore à la construction d'autres navires, d'autres steamers qui serviront aux grandes lignes océaniques. Nous n'avons pas, à l'heure qu'il est, de bassins de radoub dans les Provinces maritimes, et quand il faut réparer des navires, on est obligé de les rendre jusqu'à New-York, jusqu'à un autre port, et l'ouvrier canadien se trouve privé de ce qui profite à la main-d'œuvre américaine. Outre ce paiement de $20,000,000 ou de $25,000,000, l'honorable chef de la gauche demande qu'on soumette au peuple cette question d'une marine de guerre canadienne.

Mais il est prêt lui-même à dépenser $25,000,000 sans demander le consentement du peuple et envoyer cet argent aux autorités britanniques qui le dépenseraient comme bon leur semblerait. Elles auraient pleine liberté de consacrer cet argent à la construction d'une cale de radoub à la Nouvelle-Zélande ou à une station de ravitaillement de charbon au Honduras ou ailleurs, et même dans les limites de l'empire britannique à des endroits dont le choix déplairait grandement à la population du Canada.

On a beaucoup parlé de l'attachement de la population de la province de Québec à l'empire. J'estime que cette population est aussi attachée à la couronne britannique qu'elle doit l'être, et nous nous enorgueillissons d'avoir un Canadien français à la tête du Gouvernement, un homme qui croit à la théorie des droits et des privilèges égaux tel que le premier ministre actuel du pays. Je ne crois pas qu'il se trouve quelqu'un, Anglais ou Français, qui doive être condamné s'il ne se prononce pas entièrement en faveur d'une contribution directe ou de la création d'une marine de guerre canadienne. Je puis dire que lorsque cette question fut mise sur le tapis, la première fois, l'année dernière, je croyais que ce mouvement était un peu prématuré. Je ne voyais pas que le Canada eût besoin de s'embarquer dans une telle entreprise et j'estime que la grande masse de mes électeurs partageait mon sentiment. Cependant, monsieur l'Orateur, ces gens-là sont aussi bons sujets britanniques que peut l'être aucun des honorables députés qui siègent à votre gauche. J'entretenais l'opinion que si le Canada pouvait dépenser quelque argent, il vaudrait autant pour lui consacrer ces deniers au développement de notre agriculture, à l'exploitation de nos mines, à encourager l'émigration désirable des différentes parties de l'Europe au Canada. Je comprends parfaitement aujourd'hui qu'avec le développement du Canada, surtout depuis que ce Gouvernement a pris les rênes du pouvoir, qu'avec notre magnifique revenu d'au delà de $100,000,000, qu'avec nos terres fertiles dont l'excellence n'est surpassée dans l'univers entier, avec nos essences forestières et nos minerais non encore explorés, nous avons un héritage immense qu'il faut protéger, et comme un mouvement s'est opéré pour venir au secours de l'empire soit sous la forme d'une contribution directe, soit par la création d'une marine de guerre canadienne, je suis prêt à accepter et à prôner, ainsi que le feront mes électeurs, l'établissement de cette marine.

Un autre point qu'on a débattu, c'est qu'il n'y a pas d'urgence.

Quant à moi, je n'y crois pas. Une grande bataille électorale vient de se terminer dans la mère patrie, mais au cours de cette lutte on n'a soufflé mot de cette urgence et toute la campagne électorale ne s'est faite que sur la réforme du budget et du tarif.

Le premier ministre de l'Angleterre parlant au Reform Club de Liverpool, quelques jours avant l'élection, disait:

> Qu'on me permette de dire ici, une fois pour toutes, et je parle délibérément et après avoir fait une enquête minutieuse et prolongée, que notre marine, aujourd'hui, peut maintenir, non seulement cette année, mais encore dans les années à venir, notre suprématie sur l'océan (applaudissements), et s'il fallait, ce qu'à Dieu ne plaise, garantir l'intégrité de notre commerce et l'inviolabilité de l'empire, notre marine de guerre accomplirait cette tâche. L'autre service indispensable, l'armée, recueille maintenant dans la plus large mesure possible les bienfaits de la prescience, de l'activité inlassable et de l'énergie infatigable de M. Haldane.

C'était là son opinion à la veille de l'élection. Nous n'avons pas encore entendu parler d'urgence de la part de la mère patrie. A Londres nous avons un haut-commissaire, un homme d'une vaste expérience, ayant des facilités exceptionnelles pour se procurer des renseignements, et si des difficultés du genre de celles dont on a parlé surgissaient dans la métropole, notre Gouvernement en serait informé sans retard aucun. On parle trop de militarisme de par le monde; souvent les fanatiques se réunissent et se surmènent au point d'être en but à des hallucinations, à cette autre forme de folie. J'ai ici quelques extraits d'un article publié dans un magazine:

> La maladie la plus virulente et celle qui cause le plus de ravages sur la terre, c'est le militarisme.

Que pensez-vous de cela?

> La terreur de celui qui souffre d'un dérangement mental fait souvent peine à voir. Entourez-le de murs en granit, dix en nombre, et chaque mur épais de dix pieds, et l'infortuné déclarera encore qu'il n'est pas protégé.

A l'instar de quelques-uns de nos adversaires qui croient que c'en est fait ds nous, corps et âme.

Ainsi en est-il du militarisme. Comme beaucoup d'autres fièvres, le militarisme s'accroit suivant les aliments qu'on lui fournit, et à moins qu'on ne l'enraie par des moyens héroïques, il est certain de consumer le malade. Des gens qui sont dans le délire ont rarement le goût de la gaieté. A leurs yeux le monde apparaît comme un spectre menaçant et la vie devient une chose solennelle et tragique. Ils expriment des absurdités tout en conservant une figure impassible et ils se permettent des affirmations ridicules tout en souriant. Il peut se faire que les partisans du militarisme soient en proie à une sorte de délire.

Toutes les grandes puissances se trouvent en face de déficits que, dans chaque cas, elle doivent aux experts en matière militaire et navale. Chacun sait en quel embarras financier les militaristes ont mis la Russie et le Japon. Depuis trente ans, l'Allemagne a accru sa dette nationale de dix-huit millions de dollars à plus d'un milliard.

Je pourrais continuer de citer cet article, mais ce que j'en ai lu suffit à démontrer que tout cela est exagéré.

M. G. TAYLOR: Où mon honorable ami puise-t-il sa citation?

M. McALLISTER: Dans l'"Atlantic Monthly." La question de l'honorable député me rappelle que les membres de la gauche, je l'ai constaté moi-même, se montrent toujours fort soupçonneux. Je n'aime pas cela; rien n'est aussi détestable. Je n'aime pas à voir aucun député ou groupe de députés se montrer soupçonneux à l'excès. Le renard est, on le sait, le plus soupçonneux de tous les animaux, et ce coquin-là est toujours le premier à mettre le poulailler au pillage.

La conférence relative à la défense vit combien il était important que les colonies d'outre-mer jetassent les bases de flottes qui leur appartiendraient en propre et, au besoin, contribueraient immédiatement et d'une manière effective à la défense de l'empire. Telle fut aussi la manière de voir des ministres canadiens alors en Angleterre, et leur premier soin après cela fut de s'enquérir des intentions de l'amirauté. Or, que proposa l'amirauté?

Que soient construits certains vaisseaux comme premiers éléments d'une flotte canadienne.

A quoi agréèrent les ministres canadiens alors en Angleterre, et le projet aujourd'hui devant la Chambre est en tous points conforme à cette proposition-là. Il semble exister quelque malentendu au sujet des demandes de l'amirauté. A en croire les membres de l'opposition et la presse conservatrice, l'amirauté aurait proposé une manière d'agir à laquelle le Gouvernement du Canada ne se serait pas conformé. Il n'en est rien. Les objections de cette nature sont fondées sur ce que l'amirauté a commencé par demander une contribution directe pour l'établissement d'une unité de flotte consistant en un Dreadnought et ses auxiliaires. La lecture attentive du Livre bleu fait voir que le projet actuel s'accorde parfaitement avec la demande formulée par l'amirauté. Il y est dit:

Relativement au Canada, on a considéré que vu qu'il est borné par deux océans, la création d'une unité de flotte du même genre ne convenait pas pour le moment.

Et cela pour une raison bien évidente: pour être de quelque utilité, une unité de flotte doit rester intacte; or, comment ne pas la partager, si elle doit être stationnée sur les côtes du Pacifique et de l'Atlantique? La diviser eût été contraire à l'objet que l'on avait en vue, et l'amirauté se rendit compte de notre situation particulière. Sachant que nos finances ne nous permettaient pas de créer et maintenir deux unités, elle opta sagement pour une alternative:

Il a été proposé, selon le montant d'argent disponible, que le Canada devrait débuter par des croiseurs de la classe Bristol et des contre-torpilleurs d'une classe River perfectionnée—une partie devant être stationnée sur la côte de l'Atlantique et une partie sur celle du Pacifique.

On posa donc en principe qu'il y avait lieu de jeter les fondements d'une flotte.

Le Canada et l'Australie préfèrent jeter les fondements de leurs propres flottes.

C'est ce à quoi tend précisement le projet de loi déposé par le premier ministre. Le Canada jette les fondements de sa flotte et se met à l'œuvre avec l'assentiment et en conformité des prescriptions de l'amirauté. Voilà qui fait justice de l'objection des membres de la gauche qui prétendent qu'il ne sera pas créé d'unité de flotte. Pour prouver mieux encore que l'amirauté approuve l'attitude prise par le Canada, je me reporterai à la page 32, où il est dit:

En même temps que seraient posés les fondements de futures marines coloniales à être maintenues dans différentes parties de l'empire, ces forces contribueraient immédiatement et matériellement aux besoins de la défense impériale.....Une simple contribution d'argent ou de matériel peut être pour une des possessions la forme la plus acceptable afin de prendre part à la défense de l'empire. Une autre, tout en étant prête à créer des forces navales locales et à les mettre à la disposition de la couronne en cas de guerre, peut désirer jeter les fondements sur lesquels elle pourrait agrandir une future marine qui lui appartiendrait.

Cela doit suffire à écarter la prétention que l'attitude du Canada est contraire aux désir de l'amirauté. Page 32 du rapport, je relève le passage suivant:

Le principal devoir de la prochaine conférence relativement à la défense navale sera, par conséquent, de déterminer la forme sous laquelle les différents gouvernements des pos-

sessions peuvent le mieux assumer leur part du fardeau de la défense impériale, eu égard à la diversité des conditions politiques et géographiques. Tout compte tenu des difficultés que comporte le problème, on ne doit pas s'attendre à ce que les discussions avec les différents ministres de la défense résultent en un plan complet et final de défense navale, mais on espère qu'il sera possible de formuler les grands principes d'après lesquels on devrait favoriser le développement des forces navales des colonies. En même temps que seraient posés les fondements de futures marines coloniales à être maintenues dans différentes parties de l'empire, ces forces contribueraient immédiatement et matériellement aux besoins de la défense impériale.

A l'avis de l'amirauté, un gouvernement colonial désireux de créer une marine devrait viser à former une flotte distincte; et la plus petite flotte est celle qui, étant maniable en temps de paix, est susceptible d'être utilisée dans ses parties constituantes en temps de guerre.

Enfin, page 34, se trouve encore le passage suivant:

Il a été reconnu par les gouvernements coloniaux qu'en temps de guerre les forces navales devraient être sous la direction générale de l'amirauté.

Ceci implique clairement qu'en temps de paix la flotte sera sous la direction du gouvernement local.

L'Angleterre ne pouvant s'engager dans une guerre sans le consentement du parlement anglais, de même le Canada ne peut participer à aucune guerre sans l'assentiment du parlement canadien. A cet égard, les deux nations sont sur un pied d'égalité. Pourquoi en serait-il autrement?

M. HUGHES: L'honorable député me permettra-t-il de lui faire une question?

M. McALLISTER: Comment donc!

M. HUGHES: Je ne la ferai pas s'il m'y autorise de la sorte.

M. McALLISTER: Mais certainement, monsieur.

M. HUGHES: Le Canada peut-il déclarer la guerre?

M. McALLISTER: Oui, si le cabinet le veut. Que vous faut-il de plus?

M. HUGHES: Il ne le peut pas.

M. McALLISTER: Fort bien! c'est autant d'appris. Le premier ministre l'a dit, et le fait est incontestable—quand l'Angleterre est en guerre, le Canada l'est également; d'où il suit logiquement que si la guerre venait à être déclarée, le Parlement donnerait l'autorisation voulue pour que notre flotte se trouvât sous la direction des autorités impériales—j'ajouterai que je ne vois pas la nécessité d'une telle autorisation.

En terminant, je me déclare en faveur du programme ministériel parce que j'ai la conviction que les autorités impériales l'approuvent—et c'est là l'essentiel—et aussi parce que le projet de loi à l'étude tient compte des droits et privilèges que nous garantit la constitution, droits et privilèges dont le maintien et la protection constituent notre premier devoir en tant que représentants du peuple.

Je le répète, j'ai prêté l'oreille la plus attentive aux orateurs qui m'ont précédé. Je veux donner un résumé des principaux discours qui se sont prononcés au cours du présent débat. Suivant l'honorable député de la division Sainte-Anne (M. Doherty), le Canada ne devra établir de flotte que lorsqu'il sera admis à participer à la direction des affaires étrangères de l'empire. Le représentant de Medicine-Hat (M. Magrath) veut que l'on fasse don à l'Angleterre d'une somme de $10,000,000 à être dépensée en un certain nombre d'années—cherchez ce que cela veut dire.

Mon honorable ami d'Ontario-nord (M. S. Sharpe) désire qu'à la flotte dont le Gouvernement projette l'établissement on ajoute immédiatement deux Dreadnought. Le député de Lambton-est (M. Armstrong) demande que l'on donne immédiatement deux Dreadnought à l'Angleterre et que la question de la création d'une flotte canadienne soit ensuite soumise au peuple. Le représentant de Huron déclare qu'il votera pour l'amendement de M. Borden, bien qu'il ne soit guère en faveur du programme de son chef. Quant à l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), le soi-disant chef des conservateurs de Québec, il veut qu'on ne fournisse ni navires ni argent, ni rien du tout. Mon honorable ami de Souris (M. Schaffner) se prononce en faveur d'une flotte unique, d'une flotte impériale à laquelle le Canada devrait contribuer, mais sans en avoir la direction. L'honorable député de Victoria-et-Haliburton se prononce pour quelque chose de grand; il verrait d'un bon œil que le Canada s'engageât à fournir une demi-douzaine de Dreadnought. Le député de Huron voudrait qu'on payât à l'Angleterre l'intérêt d'une somme qui suffirait à lui permettre de consacrer $50,000,000 à la construction de Dreadnought; elle serait ainsi en mesure, le cas échéant de prêter une flotte au Canada.

M. T. CHISHOLM: L'honorable député souffrira sans doute que je le reprenne. Je n'ai jamais donné à entendre que nous dussions emprunter des Dreadnought ou quoi que ce soit. Ou mon honorable ami m'a mal compris ou il n'était pas ici lorsque j'ai porté la parole.

M. McALLISTER: J'ai dû faire erreur en notant la circonscription. Quelle division électorale mon honorable ami représente-t-il?

Quelques VOIX: Huron.

M. McALLISTER: Il existe deux ou trois circonscriptions de ce nom. Il est évident que l'honorable député ne représente pas la bonne.

L'honorable député de Marquette (M. Roche) estime que le Canada devrait fournir immédiatement deux Dreadnought ou l'équivalent en espèces. Je pourrais continuer ainsi à en résumer encore une demi-douzaine, mais cela suffit à faire voir à quel point les membres de la gauche s'accordent peu sur cette question. Je puis leur donner l'assurance qu'il n'en est pas ainsi du côté ministériel. Je me permettrai de conseiller à nos adversaires d'entonner, quand ils tiendront un caucus, le bon vieux refrain:

Why do we wait, dear brothers?
Why do we wrangle so long?
If we don't get together in one policy,
We'll be hungry ever so long.

Quant à nous qui suivons la direction sage et toujours prévoyante du premier ministre du Canada, nous sommes en faveur d'une flotte canadienne construite au Canada, d'une flotte canadienne construite au Canada pour les Canadiens, d'une flotte canadienne construite au Canada par les Canadiens avec l'argent canadien; nous sommes en faveur d'une flotte canadienne construite au Canada par les Canadiens avec de l'argent canadien, dirigée par nous-mêmes en temps de paix et par les autorités impériales en temps de guerre.

M. JOHN HERRON (Macleod): Le représentant de King-et-Albert (M. McAllister) a reproché aux députés de la gauche d'approuver la création d'une marine pour défendre l'empire et protéger le Canada. J'admets volontiers que la députation ministérielle ne désire pas protéger le pays; autrement, elle n'aurait pas confiance en cette marine canadienne de pacotille qu'elle se propose d'établir.

En prenant en ce moment la parole pour discuter ce grave sujet, je me sens tenu de prier la Chambre de m'excuser si je la retiens à cette phase du débat. Je n'en abstiendrais, si le premier ministre n'avait pas fait allusion à d'autres députés de la gauche et à moi lors de son premier discours après la réunion des Chambres, cette année, en disant que nous reniions l'attitude prise au mois de mars dernier et décrite dans le vœu que la Chambre a alors formulé d'une commune voix relativement au concours à prêter à l'empire anglais au moment où sa suprématie navale nous paraissait menacée. Je n'approuvais pas entièrement le projet de résolution lorsque la Chambre l'a adopté, mais j'étais présent et je consens à assumer ma part de responsabilité à l'égard de tout ce qu'il y avait de fautif et même de tout ce qui me déplaisait à ce moment-là.

Les orateurs précédents ont fort bien expliqué les motifs qui nous ont engagés à laisser la Chambre adopter cette résolution à l'unanimité des voix. Cet aspect de la question a été discuté à fond par le représentant de Jacques-Cartier et plusieurs autres députés de l'opposition. Mais, vu que j'étais présent, je consens, je le répète, à assumer ma part de responsabilité. J'aurais adhéré à cette résolution, je me proposais de le faire et je l'ai fait jusqu'après le retour de nos délégués à la conférence impériale, l'été dernier. Mais, lors d'une réception en leur honneur à leur retour au pays, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) a donné un aperçu de ce qui s'était passé en Angleterre et déclaré qu'il avait beaucoup de confiance à ce principe de l'autonomie politique. Dans sa narration des actes de la conférence, il a déclaré que cette dernière était tombée d'accord au sujet de la création d'une marine canadienne. J'ai inféré de la lecture de son discours que c'était par des prodiges de diplomatie, ou par les nuances ou la violence que le Canada avait arraché à la Grande-Bretagne son autonomie politique. Ce rêve d'autonomie politique semble hanter le cerveau des membres de la droite. Ils en parlent et racontent comment nous l'avons arrachée, pour ainsi dire, à la Grande-Bretagne par violence ou autrement.

Je n'avais jamais entendu dire que la Grande-Bretagne eût voulu nous priver du plein exercice des pouvoirs que nous confère la constitution, avant de prêter l'oreille aux discours des députés ministériels. Je le répète, je me proposais de m'en tenir à cette résolution, et je l'eusse fait sans les raisons que j'ai énumérées.

Nos adversaires comparent leur projet de loi sur la marine à la résolution du mois de mars dernier, et ils nous reprochent de fouler aux pieds la résolution que nous avons adoptée d'une commune voix à la dernière session. Aux termes de cette résolution, une marine devait être créée, mais elle devait l'être immédiatement, et agir de concert avec la marine anglaise, tandis que celle que le ministère se propose d'établir ne fera pas partie intégrante de la marine anglaise et n'aura aucun rapport avec elle, de sorte que le bill, à cet égard, ne tend pas à la résolution du vœu exprimé d'une commune voix en mars dernier. La marine à laquelle on pensait devait battre pavillon anglais, mais j'apprends qu'il y a un grand débat au sujet du pavillon qu'arboreront nos vaisseaux de guerre lorsqu'ils seront construits.

En ce qui concerne l'emploi de nos ouvriers et de nos matériaux, tout en admettant que le Canada possède les matériaux servant à la construction d'une flotte, les intelligences nécessaires, des artisans et des ouvriers aussi habiles que ceux d'Angleterre, lorsqu'ils sont bien dirigés, les événements

passés ne sont pas de nature à faire croire à notre population que notre département de la Marine et des Pêcheries est capable de construire une marine d'une manière efficace et économique. Le rapport de l'enquête concernant ce département n'a pas inspiré la moindre confiance aux nôtres et, conséquemment, il y a lieu d'hésiter avant de confier à ce département la construction d'une flotte canadienne.

Je suis prêt à affirmer autre chose relativement à l'administration de ce département. L'autre jour, j'ai prêté l'oreille à une discussion qui s'était engagée entre le représentant de Grey-est (M. Sproule) et le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) à propos du budget. Il s'agissait d'un dragueur construit l'an dernier. Le ministre a nié une assertion du représentant de Grey-est, bien qu'il ne se soit tiré d'affaire que grâce à une subtilité. Quant à moi je ferai une déclaration qui s'appuie sur une rumeur que je crois bien fondée, et, si les événements prouvent qu'elle ne l'est pas, je consens à faire des excuses à la Chambre et à me rétracter. Depuis un an ou un an et demi, le département de la Marine et des Pêcheries a construit dans les chantiers de Sorel un dragueur qui a coûté plus de $2,000. Après le lancement de ce dragueur, le département a entrepris de le munir de machines, d'ancres et de chaînes, et le dragueur aurait coulé bas avant de recevoir une seule tonne de charbon, si on ne l'avait pas maintenu avec des grappins d'abordage. On le ramena aux chantiers où on s'occupe actuellement à le pourvoir d'un faux fond. Je tiens ce renseignement de bonne source et je voudrais qu'un ministre déclarât, au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries, s'il est vrai ou faux. De semblables incidents et d'autres choses que nous connaissons tous, relativement à ce département, ne sont pas propres à rassurer le peuple ni à l'engager à confier à ce département la construction d'une flotte canadienne. Non seulement il y aurait un grand gaspillage des deniers publics, mais la vie des membres de l'équipage, sujets anglais et citoyens canadiens, ne serait pas en sûreté sur des vaisseaux construits par ces messieurs.

Quant aux frais de la construction, on a calculé qu'ils seraient de $11,000,000 à $16,000,000 ou $17,000,000, et les membres de la droite estiment que les frais d'entretien seront de trois à sept millions de dollars par année, mais je doute fort que ces estimations se rapprochent beaucoup du coût réel de la marine canadienne. Si les calculs du premier ministre ne sont pas plus exacts que son estimation du coût du Transcontinental, nous pouvons affirmer sans crainte que, pendant les cinq premières années, elle nous aura coûté $100,000,000. En toute probabilité, pendant les cinq premières années elle coûtera à l'Etat autant que coûterait la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et, en quinze ans, nous aurons dépensé plus que la somme dont nous aurions besoin pour construire la ligne de la baie d'Hudson et le canal de la baie Georgienne. En consacrant nos fonds à ces deux entreprises, nous les mènerions à bonne fin et elles seraient très utiles, tandis que la marine canadienne, lorsqu'elle sera achevée, sera d'une piètre utilité.

Nous avons beaucoup entendu discuter sur l'existence d'un danger, principalement à l'heure qu'il est. Il nous est très difficile de nous rendre un compte exact de la situation qui règne dans l'ancien monde, et nous avons entendu citer des passages des discours prononcés par le premier ministre d'Angleterre et par ses collègues au cours de la dernière élection. Eh bien, je ne me fie pas beaucoup aux propos qu'on tient pendant les élections en Angleterre ou au Canada; cependant, le chef du cabinet anglais et le ministre des colonies, sir Edward Grey, ainsi que le premier lord de l'amirauté ont fait, lors de la conférence coloniale en juin dernier, des déclarations différentes de celles qui ont été faites au cours de la dernière campagne électorale, et ces déclarations m'inspirent plus de confiance. Ils ont fait comprendre aux délégués que les circonstances étaient critiques, que la Grande-Bretagne pouvait à peine y fait face, et ils ont fortement engagé les colonies à donner à l'empire toute l'aide possible.

Je n'hésite pas à dire que le gouvernement canadien ferait bien d'établir des arsenaux de marine. J'ignore si les circonstances sont critiques, mais je crois qu'il est très sage de sa part d'encourager la construction des bâtiments marchands, de procurer du travail à nos ouvriers et d'utiliser nos matériaux. Dans deux ou trois ans, après une élection générale, par exemple, lorsque le peuple aura eu le temps de réfléchir au projet de construire une marine, après un examen calme et impartial de la question, lorsque les arsenaux de la marine seront prêts, le peuple pourra décider de pousser l'entreprise et d'établir une marine canadienne, s'il le désire. Lorsqu'il aura eu l'occasion de se prononcer, si son verdict est favorable et si nous constatons que nous avons les hommes, les matériaux et les talents nécessaires, je dirai: Mettez-vous à l'œuvre et construisez une flotte.

Mais, quoi qu'il advienne, donnez au peuple qui fournira les fonds pour créer cette flotte, l'occasion de se prononcer sur ce sujet. Aucun parti, aucun gouvernement ne devrait décider de faire les énormes dépenses qu'entraînera la construction d'une flotte; mais je suis d'avis que le peuple qui paiera les violons devrait avoir voix au chapitre et pouvoir dire si nous aurons une marine ou si nous n'en aurons pas.

Si la marine qu'on se propose de créer devait faire partie de la marine anglaise et être utilisée en temps critique, je consentirais à faire n'importe quel sacrifice et à prendre la responsabilité de me prononcer en faveur du projet, mais je ne me sens pas disposé à le faire à l'heure qu'il est.

Quant au coût de l'entreprise, j'ai parlé des calculs du ministère concernant la marine qu'il se propose d'établir. L'honorable député qui vient de reprendre son siège a déclaré que l'amendement du chef de l'opposition propose de verser à la Grande-Bretagne, de $25,000,000 à $30,000,000, prix de deux Dreadnought.

J'ai écouté avec un vif intérêt les discours des membres de la gauche qui ont pris beaucoup de peine pour faire des calculs exacts, et ils estiment que le prix de deux Dreadnought serait d'environ $19,000,000. Si nous pouvions les construire avec $19,000,000 ou $20,000,000, je serais en faveur de la proposition, car je désire que ce que nous ferons pour la marine anglaise soit bien fait; et si nous construisons des Dreadnought pour la Grande-Bretagne, nous construirons des vaisseaux qui pourront prendre place au premier rang sur le théâtre des hostilités.

Au sujet de l'existence de circonstances critiques, je désire lire à la Chambre un passage d'une lettre qui m'a été adressée par l'un de mes électeurs en novembre dernier, le lendemain de la réunion des Chambres. Si la Chambre le permet, je lirai un extrait de cette lettre et je tairai le nom de son auteur. Si quelque député de la droite désire voir cette lettre, je m'empresserai de la lui communiquer.

Celui qui a écrit cette lettre est allemand de naissance, et a servi comme officier dans l'armée allemande. Il dit:

Or, comme vous le savez, j'appartiens à cette nation qui a causé cette peur très justifiable à l'Angleterre, et conséquemment, je connais un peu mon vieux pays, son esprit de patriotisme et aussi ses côtes sur la mer du nord. Si jamais le temps arrivait où le peuple allemand se sentait assez fort, et croyait avoir une raison justifiable d'attaquer l'Angleterre sur mer, l'attaque serait si prompte et si soudaine et les résultats si décisifs, d'un côté ou de l'autre, qu'il serait enfantin de songer à faire venir la "flotte politique" de sir Wilfrid Laurier. Vous devez savoir que les conditions naturelles qui entourent l'Angleterre, si elle perdait cette première bataille et si ses ports étaient bloqués, que la faim l'obligerait à se rendre et ce serait la fin de cette guerre, tandis que de l'autre côté, l'Allemagne est dans une situation beaucoup plus favorable. Ces faits montrent donc que c'est pure hypocrisie de la part de tout Canadien sincère que de songer à avoir une marine nationale pour aider à l'Angleterre. La doctrine Monroe a été jusqu'à présent l'arme principale sur laquelle le gouvernement libéral a compté avec orgueil pour défendre nos côtes. Pourquoi alors une marine canadienne? A maintes et maintes reprises dans le passé, l'Angleterre a envoyé ses croiseurs protéger des particuliers dans des pays étrangers, et jusqu'à présent, nous n'avons payé un seul sou pour cette protection. (Il y a plus de honte pour nous que pour les autres.) Nous devrions commencer à maintenir cette flotte. Si les protestations de loyauté et de dévouement de nos hommes publics au drapeau ne sont pas un rideau derrière lequel ils se cachent pour arracher l'argent des contribuables, envoyons une contribution en argent. Nous saurons alors que cet argent sera dépensé d'une façon honnête et efficace, ce que nous ne pouvons jamais espérer si la proposition du Gouvernement est adoptée.

Telles sont les vues d'un Allemand naturalisé, et combien plus fortes doivent être celles d'un Anglais né en Angleterre.

Je soumets cette opinion à la considération des honorables membres de la droite qui ont mis tant d'insistance à dire qu'il n'y avait pas de péril, et qu'il était inutile pour le Canada de faire quelque chose maintenant. J'ai promis que je ne parlerais que pendant quelques instants et je termine. Je voudrais que la Chambre adoptât l'amendement proposé par mon honorable ami le chef de l'opposition, qu'elle envoyât le bill de la marine au vieux fer pour le moment, et je désire l'appel au peuple, qui, j'en suis sûr, se montrera entièrement dévoué à l'Angleterre. "Un roi, un drapeau et une marine", voilà ce qui me suffit.

M. JOSEPH TURCOTTE (Québec-comté) (texte): Monsieur l'Orateur, dans les quelques observations que je désire faire sur l'établissement d'une marine au Canada, je m'efforcerai d'être aussi clair et aussi méthodique que possible. Lorsque le temps sera venu, à la suite des discours qui vont être prononcés, de lire les résolutions ou les propositions qui sont devant la Chambre, vous prendrez, monsieur l'Orateur, d'abord la résolution soumise par le Gouvernement, puis les amendements proposés par les deux factions qui siègent à votre gauche. Cela nous reportera à la séance du 3 février dernier, il y a plus d'un mois. Vous nous lirez alors le procès-verbal numéro 43, où je vois ce qui suit:

Sir Wilfrid Laurier propose,—Que le bill (n° 95) Loi concernant le service de la marine du Canada,—soit maintenant lu une deuxième fois.

M. Borden propose, comme amendement,—Que tous les mots après le mot "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants:—

Les propositions du Gouvernement ne sont pas en harmonie avec les recommandations de l'amirauté, et, en raison de ce qu'elles confèrent au Gouvernement le pouvoir d'empêcher les forces navales du Canada d'agir conjointement avec celles de l'empire en temps de guerre, elles ne sont pas judicieuses et présentent des dangers.

Qu'aucun projet de cette nature ne peut être accepté sûrement à moins qu'il n'assure l'unité d'organisation et d'action sans laquelle

il ne peut exister de coopération effectice dans les efforts communs pour la défense de l'empire.

Que, tout en rendant nécessaire une dépense considérable pour frais de construction et de maintien, ledit projet n'apportera à l'empire aucune aide immédiate ou efficace, et ne produira aucuns résultats adéquats ou satisfaisants pour le Canada.

Que l'on ne devrait se lier à aucune entreprise d'un caractère permanent et qui entraînerait des dépenses futures considérables, avant qu'elle ait été soumise au peuple et en ait reçu l'approbation.

Que, entre temps, le meilleur moyen de satisfaire au devoir immédiat du Canada, et de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire, est de mettre sans délai à la disposition des autorités impériales, à titre de contribution volontaire et loyale de la part du peuple canadien, une somme suffisante pour acheter ou construire deux bâtiments de guerre ou cuirassés du type Dreadnought le plus moderne, laissant à l'amirauté la latitude complète de dépenser cette somme à tels moments et pour telles fins de défense navale qui, à son avis, pourront le mieux contribuer à augmenter la force unie de l'empire, et à en assurer ainsi la paix et la sécurité.

Et un débat s'ensuivant:

M. Monk propose, comme amendement à l'amendement,—Que tous les mots après le mot "Que" dans l'amendement soient supprimés et remplacés par les suivants:—

Tout en protestant de son inaltérable dévouement à la couronne britannique, cette Chambre est d'opinion que le projet de loi qui lui est présenté change les relations du Canada avec l'empire et devrait en conséquence, au préalable, être soumis au peuple canadien, pour en obtenir immédiatement son opinion par voie de plébiscite.

Comme on le voit, il y a d'abord la motion principale relative à la seconde lecture du bill 95, puis, les deux amendements. Comme d'après la règle parlementaire, il nous faudra d'abord prendre le vote sur le sous-amendement, c'est celui-ci que je vais étudier le premier.

L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) dit dans son sous-amendement que le bill maintenant soumis à notre étude "change les relations du Canada avec l'empire", et c'est pour cela qu'il demande l'appel au peuple.

Monsieur l'Orateur, il y a d'abord dans cette phraséologie quelque chose d'incompréhensible. On dit que le bill change les relations du Canada avec l'empire. Qu'est-ce que l'empire dont parle l'honorable député de Jacques-Cartier et comment peut-on soumettre dans cette forme au peuple du Canada une question qui, suivant moi, est absolument mal posée? Le Canada fait partie de l'empire et comment peut-on changer les relations du Canada avec lui-même?

Après l'adoption de la résolution du 29 mars dernier, la presse s'est emparée de cette question et l'a discutée, non pas au point de vue du projet de loi qui est maintenant devant nous,—lequel est purement d'ordre administratif—mais pour déterminer quelle serait la conduite que le Gouvernement du Canada devrait adopter quant à ses armements futurs concernant ses forces navales. Je comprends que, sous cette forme, cette question pouvait à la rigueur être soumise au peuple en vue de la lui faire étudier. Mais le projet de loi proposé ne contient aucun article qui indique, de près ou de loin, le volonté du Gouvernement de modifier l'ordre de choses existant vis-à-vis l'Angleterre, ou s'il y a modification, elle a pour effet, non pas d'augmenter les responsabilités du Canada vis-à-vis l'Angleterre, mais au contraire, de les restreindre. C'est justement ce que je vais essayer de déterminer en peu de mots, en faisant une comparaison sommaire de la loi proposée avec la loi telle qu'elle existe aujourd'hui.

Avant d'entrer dans ce sujet, je désire faire remarquer à la Chambre qu'après l'adoption de cette fameuse résolution du 29 mars 1909, la presse du pays s'est un peu agitée et les critiques sont venues peu à peu. Il a été publié une étude dans une revue appelée "Revue Franco-Américaine". Cette étude a été mise ensuite en brochure sous le titre de "La défense navale de l'empire britannique". Cette brochure a été écrite par un monsieur qui est le fondateur, le créateur du parti appelé nationaliste, dont le centre d'opération se trouve, non pas dans le Canada tout entier, mais dans la province de Québec. Son nom est Olivar Asselin. Ce monsieur fait aujourd'hui la campagne avec l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Ils sont inféodés aux mêmes idées et aux mêmes entreprises, dont l'objet est de forcer la main au Gouvernement—si cela est possible—afin d'obtenir un plébiscite. Cette brochure publiée en mai 1909, comporte les paroles que je vais citer maintenant. Voici ce que je lis à la page 10:

> Je sais bien qu'entre journaux de couleurs différentes on ne s'entend pas, ou l'on feint de ne pas s'entendre, sur la portée véritable du vote des Communes. Selon les uns, le Canada se serait soustrait une fois de plus à son devoir de colonie britannique, et cela par la faute du Canadien-français qui dirige le pays à l'heure actuelle. D'autres prétendent qu'avec l'assentiment et pour ainsi dire sur l'invitation de M. Laurier, le parlement canadien a changé du tout au tout le principe directeur de nos rapports avec la métropole.

Voici ce que le même auteur ajoute comme commentaire à la suite de cette seconde prétention.

"La seconde interprétation n'est pas non plus absolument juste. Dès 1884, sir John Macdonald faisait à Londres, au nom du peuple canadien, des déclarations identiques à celles que vient de voter notre Parlement. Il disait:

Je réponds de la fidélité du Canada. Je crois que ses intérêts les plus chers dépendent de son union avec le plus grand empire du monde. Je crois que la politique de la Grande-Bretagne est opposée à toute guerre offensive et j'ai la conviction que le peuple du Canada est prêt à assumer sa part de responsabilité et de dépenses dans toute autre guerre.

Il cite aussi une autre opinion qui a été émise en 1886 par le même homme d'Etat, sir John Macdonald, où il disait ceci:

Quant à la fédération impériale, dit le "Times", il admet qu'elle est nécessaire.

Il croit qu'à raison de la croissance des nations-sœurs de l'Australie, du Canada et de l'Afrique australe, les relations actuelles, si faciles et si agréables qu'elles soient, ne pourront pas continuer indéfiniment. A mesure que ces nations auxiliaires augmenteront en richesse et en population, elles devront assumer de plus lourdes responsabilités. Au nom de la Confédération canadienne, il peut dire qu'elle est prête à se joindre à la mère patrie, dans une ligne offensive et défensive, à sacrifier son dernier homme et à dépenser son dernier schelling pour la défense de l'empire et du drapeau anglais.

Quand on saurait que dans toute querelle ou tout conflit avec l'Angleterre, il faudrait tenir compte de dix millions d'Australiens et de 10 millions de Canadiens, qui augmentent en nombre chaque année, les autres nations y réfléchiraient à deux fois avant de déclarer la guerre.

Comme on le voit, cette politique n'est pas nouvelle. Elle était déjà en honneur sous le règne du parti conservateur. C'était la doctrine prônée par le chef du parti conservateur, il y a maintenant près d'un quart de siècle. Il n'y a donc pas de grands changements.

Je veux maintenant établir ces faits à l'aide des textes de la loi actuellement existante et du bill 95, dont on demande l'adoption, appelé à la remplacer.

Voici en quelques mots l'historique de ce bill. La première loi de milice et de défense a été adoptée en 1868, concernant l'organisation et la réglementation des forces de terre et des forces navales. Cette loi a été refondue en 1883 et forme aujourd'hui le chapitre 41 des Statuts revisés du Canada de 1886. En 1904, on a extrait du chapitre 41 des Statuts revisés, tout ce qui a rapport aux forces de terre, et l'on a créé le ministère de la Milice et de la Défense. Du moment que cette partie qui concerne les forces de terre a été extraite des statuts de 1886, chapitre 41, cette loi et toute l'économie de cette loi tendent à créer l'ordre de choses constitutionnel en ce qui concerne exclusivement les forces navales. Mais il y a cette singulière anomalie, que pour découvrir ce qui a trait à l'organisation de nos forces navales, il faut aller le chercher dans une loi qui, pour près des trois quarts, se compose d'articles se rapportant à l'organisation de la milice de terre. Cela explique pourquoi, à la suite des conférences de 1902 et de 1907, alors qu'il s'agissait de défense navale, le gouvernement du Canada a cru qu'il se devait à lui-même et qu'il devait au public, ainsi qu'aux représentants des colonies-sœurs réunies à Londres, et à la mère patrie, de créer une loi nouvelle, s'appliquant exclusivement à la marine. En conséquence, l'un des honorables ministres qui faisaient alors partie de ces conférences et dont nous déplorons l'absence aujourd'hui, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur), a été autorisé à préparer un projet de loi qui est celui que nous étudions en ce moment.

Quand je dis que nous regrettons l'absence de l'honorable M. Brodeur, je n'entends pas seulement faire allusion à la maladie qui le tient éloigné de nous, par un décrêt de la Providence, mais je le dis dans l'intérêt même de cette Chambre et du pays tout entier. Je crois sincèrement que c'est une lacune, dans la discussion qui se fait actuellement, de ne pas avoir, pour nous guider et nous renseigner, la claire vue, la science et l'expérience de l'honorable ministre qui a lui-même préparé cette législation, où il a mis le meilleur de son intelligence et de son âme.

Il faut bien, puisque les circonstances nous y obligent, faire nous-mêmes ce travail que l'honorable ministre aurait sans doute fait. C'est pour cela que j'ai essayé de faire la comparaison afin de voir ce qu'il pouvait y avoir de nouveau au point de vue des principes, au point de vue même de la lettre, entre la loi existante dans les Statuts revisés qui a force exécutoire aujourd'hui, et le projet de loi actuel. Pour moi, je dois dire qu'il n'y a de différence que dans la forme et qu'il n'en existe aucune dans le fond. Je vais le prouver de la façon suivante.

Naturellement le titre de la loi est changé. C'était autrefois la loi de la milice et de la défense; ce sera aujourd'huil la loi du service de la marine.

L'article 2 renferme les définitions. La définition de la "circonstance critique" se trouve être la reproduction de l'article 79 du chapitre 41 des Statuts revisés. C'est absolument dans les mêmes termes; le projet de loi appelant "circonstance critique", "événement soudain" et "temps critique" la guerre, l'invasion ou l'insurrection réelles ou appréhendées. Le mot "sous-ministre" dans le bill, paragraphe "b", est l'article 5 de l'ancienne loi.

Le mot "service actif", ou "activité", se trouve employé dans le même sens à l'article 79 déjà cité. Ainsi de suite.

L'article 3 est le même que le deuxième paragraphe de l'article 2 de l'ancienne loi. Enfin sous la rubrique: "définitions" de ce projet de loi, les termes employés sont les mêmes que ceux de l'ancienne loi, en y substituant le mot "marine" au mot "mi-

lice", ainsi qu'on peut le voir par le contexte des deux lois.

DEFINITIONS.

2. Dans la présente loi et dans tous les règlements établis sous son empire, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente,—

a) "circonstance critique", "événement soudain" et "temps critique" signifient guerre, invasion ou insurrection réelles ou appréhendées;

b) "sous-ministre" signifie le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries;

c) "service actif" ou "activité" s'entend du service d'une personne faisant partie des forces navales, en temps critique;

d) "en service" ou "au service" signifie en service autre que le service actif ou d'activité;

e) "établissements de marine" signifient les logements d'officiers, les casernes, les arsenaux maritimes, les dépôts de vivres, les chantiers de construction, les ateliers, les collèges navals et autres bâtiments et ouvrages construits ou réservés pour le service de la marine, sous la direction du ministre;

f) "forces navales" signifie les forces navales organisées pour la défense et la protection des côtes et du commerce du Canada ou occupés selon les ordres du Gouverneur en conseil;

g) "marin" comprend la maistrance, les matelots ou marins et toutes autres personnes engagées dans le service de la marine du Canada autres que des officiers;

h) "ministère" signifie le ministère de la Marine et des Pêcheries;

i) "ministre" signifie le ministre de la Marine et des Pêcheries;

j) "officiers" comprend les officiers commissionnés, les maîtres entretenus (warrant officers) et les officiers subalternes servant dans la marine du Canada, mais non la maistrance servant ainsi;

k) "ordres généraux" signifient des ordres et instructions donnés aux forces navales du Canada par autorité du ministre;

l) "prescrit" signile prescrit par la présente loi ou par les règlements établis sous son autorité;

m) "règlements" signifient des règlements établis par le Gouverneur en conseil sous l'autorité de la présente loi;

n) "service de la marine" ou "marine" comprend le service de Sa Majesté relativement à toutes affaires navales dont la présente loi donne la direction et la gestion au ministre, ainsi que le service de la protection des pêches, le service des relevés hydrographiques et le service de la télégraphie sans fil.

3. La loi d'interprétation et l'article 2 de la présente loi s'appliquent à tous les règlements faits, ordres décernés et engagements contractés sous l'autorité de la présente loi.

4. Le commandement en chef des forces navales est attribué au roi, qui l'exerce et administre personnellement ou par l'intermédiaire du Gouverneur général agissant comme son représentant.

L'article 4 présente, avec l'article 3 de l'ancienne loi, cette différence que c'est aujourd'hui le roi qui, par la force des circonstances, a le commandement suprême au lieu de la reine que désignait l'ancienne loi.

Le mot "ministre", aux articles 5 et 6 de la nouvelle loi, désigne le ministre de la Marine, et non le ministre de la Milice comme ci-devant.

L'article 7 déclare qu'un officier d'un grade non inférieur à celui de contre-amiral, sera dénommé le directeur de la marine du Canada. C'est une disposition analogue à celle de l'article 37 de l'ancienne loi.

Par l'article 8, il est pourvu à la nomination d'un conseil de la marine. C'est un article nouveau.

L'article 9 est analogue à l'article 28 de la loi de 1886, et pourvoit à la nomination d'une force navale permanente.

L'article 10 reproduit l'article 22.

L'article 11, relatif au rang et à l'autorité des officiers de la marine, est le même que les articles 48 et 49 de l'autre loi.

L'article 12 parle des commissions des officiers. C'est l'équivalent de l'article 42.

Article 13. Libération du service et retraite. C'est l'article 15 de l'ancienne loi.

Article 14, conditions de libération à l'expiration du service. Des dispositions analogues se trouvent aux articles 79 et 80.

Les articles 15 et 16 ont trait aux uniformes des officiers et des marins. Article semblable aux clauses 51 et 52 de la loi de 1886.

L'article 17 reproduit l'article 78, et l'article 18 reproduit l'article 79 de l'ancienne loi.

A propos de cet article 18, qui décrète qu'en temps critique, le Gouverneur en conseil peut mettre la marine ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, il est bon de remarquer que l'article nouveau restreint et diminue les obligations et les responsabilités qui incombaient au Canada sous l'empire de l'ancienne loi.

Alors que, d'après la loi de milice de 1904, la milice de terre ne peut, en aucun temps, être entraînée en dehors du territoire canadien, les dispositions de l'article 79, qui est notre loi actuelle, donne à Sa Majesté le droit d'appeler, en tout ou en partie, la milice au service actif, dans ou hors le Canada, lorsque la chose est en aucun temps jugée à propos, en conséquence de guerre, invasion ou insurrection, ou d'appréhension d'aucun de ces dangers; et les miliciens appelés au service actif, continueront de servir pendant au moins une année. Il est certain que la loi actuelle, en donnant au Gouverneur général la faculté de mettre tout ou partie de la marine à la disposition de Sa Majesté, améliore considérablement la nature de nos obligations, car, d'après la théorie exprimée ce soir par l'honorable député de Québec-centre (M. Lachance), qui a bien étudié

cette question, la loi de 1886 donne clairement au roi, sans la participation des ministres canadiens, le droit de commander directement au Gouverneur général, qui est son représentant, de mettre toute la flotte à la disposition de l'amirauté, tandis que la loi proposée exige l'intervention du Gouverneur général en conseil et la ratification du Parlement. C'est la différence essentielle qui existe entre l'ancienne et la nouvelle loi. Il n'y a donc pas de changement dans nos relations entre le Canada et la métropole, ou plutôt le texte nouveau améliore de beaucoup la situation.

L'article 19 est nouveau. C'est cet article qui oblige à la convocation du Parlement, s'il n'est pas déjà en session, dans les quinze jours qui suivent l'action du Gouverneur en conseil si, en temps critique, il a mis la flotte canadienne à la disposition de l'amirauté.

En l'absence de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), j'ai cru devoir, l'autre soir, demander à l'honorable député de l'Islet (M. Paquet), ce qu'il entendait faire, au cas où le peuple consulté par plébiscite, sanctionnerait la mise en vigueur de la loi proposée, y compris l'article 18. Il m'a répondu, avec un peu d'hésitation, qu'il consulterait sa conscience, et que s'il ne pouvait se décider à voter la loi, il sortirait de la vie publique.

Je désire faire remarquer que ces mêmes messieurs qui, dans cette Chambre et au dehors, sont les tenants de l'appel au peuple, ont décidé d'avance, et nous le savons par leurs paroles et par leurs actes, de courir la campagne pour soulever les passions populaires et engager les électeurs à voter contre la loi. C'est évidemment de la mauvaise foi et ils me font penser à ces hommes qui, avares de leur nature, du moment qu'ils sont sollicités de contribuer à une bonne œuvre, refusent sous prétexte qu'ils ne s'occupent pas de cette affaire-là, mais que c'est plutôt la besogne de leur femme. Mais avant que le solliciteur ait eu le temps de voir la femme, l'avare s'est empressé de lui enjoindre de ne rien donner. Telle est la position plutôt mesquine de nos plébiscitaires. Ce qu'ils en font c'est dans le but d'embarrasser le Gouvernement et de se hisser au pouvoir, voilà tout.

Les articles 20, 21 et 22 du bill nouveau, relatifs à la réserve navale, reproduisent respectivement les articles 12, 116 et 80 de l'ancienne loi.

L'article 23 est une modification de l'article 69.

Quant à l'article 24, il est déclaratoire, en ce sens qu'il décrète,—ce qui est de droit commun—que le roi est le propriétaire de tout ce qui est affecté à l'usage de la marine.

L'article 25, qui pourvoit à la modification des ordres généraux, est copié sur les articles 119 et 120.

L'article 26 est, textuellement, l'article 121.

L'article 27 donne au Gouverneur en conseil un pouvoir discrétionnaire d'attacher tous vaisseaux de Sa Majesté au service de la marine, ou de l'en détacher. L'ancienne loi ne comprenait pas de disposition analogue vu qu'il n'existait pas de vaisseaux de guerre.

La disposition de l'article 28 est reproduite des Statuts revisés du Canada de 1906, chapitre 111, qui lui-même reproduit le chapitre 71 des Statuts revisés de 1886.

Les articles 29 et 30 pourvoient à la création d'une force volontaire de la marine. C'est une condensation des articles 12, 26, 27, 29 et 30 de la loi de 1886, avec cette amélioration qu'ils suppriment le tirage au sort, cet épouvantail des familles canadiennes.

L'article 31 pourvoit à ce que le Gouverneur en conseil établisse des règlements. C'est la reproduction de l'article 116 et 117.

L'article 32, qui condense les articles 13 et 14 de la loi de 1886, règle l'engagement et la libération des volontaires de la marine.

L'article 33 contient une disposition analogue à celles des articles 59, 60 et 81. Cet article 60 de la loi de 1886 mérite une attention particulière. Il se lit comme suit:

> Sa Majesté peut ordonner aux officiers et aux hommes de la milice navale, ou de tous détachements de cette milice, de suivre un cours d'instruction ou d'exercices de pas plus de 16 et de pas moins de 8 jours. . .

Cela indique bien que les pères de la Confédération, puisque cette clause se trouve dans l'Acte de la Milice de 1868, avaient déjà l'intention d'organiser un département de la marine pour les fins militaires.

L'article 34 reproduit l'article 79 dans la première partie, et, dans la seconde, les articles 80 et 81. Il a trait au service actif en temps critique.

L'article 35 doit être étudié en relation avec l'article 13. Comparant les deux textes, on découvre que le Gouverneur en conseil, en vertu de l'article 13, peut en tout temps libérer tout officier ou marin du service de la marine, et que, d'après l'article 35, le même droit appartient au ministre. On peut supposer certaines circonstances où il serait à propos que l'exercice de ce droit fût à la disposition du ministre, dans certains cas d'urgence.

Les articles 36, 37, 38, 39 sont du droit nouveau. Ils sont imprimés en italiques et démontrent que le cabinet a eu souci de récompenser les vaillants serviteurs de l'Etat, les héros qui, mutilés, vieillis, infirmes, ont droit à la protection du Gouvernement qu'ils ont servi avec fidélité. Je ne puis supposer que nos amis de l'opposition ne se sentiraient pas le cœur de voter ces pensions sans avoir recours au plébiscite.

Les articles 40, 41, 42, 43 et 44 pourvoient à la fondation d'un collège de la marine,

avec dispositions analogues à celles qui gouvernent le collège militaire de Kingston.

Les articles 45, 46 et 47 sont la reproduction, à peine modifiée, des articles 116, 117 et 126.

L'article 48 met en vigueur les dispositions de la loi anglaise. Il est rédigé dans les mêmes termes que l'article 82 de la loi de 1886.

L'article 49 édicte des peines pour les cas de désertion. C'est l'ancien article 109.

Les articles 50, 51 et 52 pourvoient à l'exécution des jugements et à la réclusion des personnes condamnées, dans des prisons, des pénitenciers ou d'autres locaux spécialement destinés à cette fin, selon le cas.

Enfin l'article 53, qui est le dernier, abroge le chapitre 41 des Statuts revisés de 1886.

Tel est le travail que j'ai cru devoir m'imposer pour démontrer qu'il n'y a rien de neuf dans le bill 95, qui n'est qu'une copie légèrement modifiée de la loi actuelle de la milice, d'où je conclus que l'affirmation de l'honorable député de Jacques-Cartier que cette loi changerait les relations existant entre le Canada et l'empire, est mal fondée en fait et n'existe que dans son imagination.

On nous dit: Cette loi, vous n'allez pas la faire pour qu'elle reste dans nos statuts, vous allez lui donner une force exécutoire en créant une marine. C'est vrai. Nous allons créer cette marine en dépit des honorables députés de l'opposition. Mais voyons quel va être l'effet immédiat de cette loi. Si je regarde au budget de 1910-11, à la page 79, qu'est-ce que je vois comme conséquence de cette loi? J'y vois qu'on demande de voter une somme de trois millions de dollars pour service naval, y compris l'achat, la construction et l'entretien de navires, l'entretien d'arsenaux maritimes à Esquimalt et Halifax et l'établissement et l'entretien d'écoles navales.

Je mets la loi proposée et que l'on veut soumettre au peuple, avec cette conséquence immédiate, prévue au budget, du vote demandé d'une somme de trois millions pour le service naval, et j'avoue que je ne comprends pas la prétention de nos adversaires. Je me demande quel est l'homme sensé qui pourrait dire que, même avec la conséquence que je viens d'indiquer, la loi projetée va modifier les relations du Canada avec l'Angleterre. Je ne pense pas qu'un homme doué d'une intelligence ordinaire puisse trouver que, même l'application pratique du bill 95 puisse justifier de pareilles allégations ou affirmations, à savoir que nos relations avec la métropole vont être changées.

J'ai établi à l'évidence que ces trois millions pourraient être également votés et dépensés légalement pour les mêmes fins, quand même la loi actuelle ne serait pas votée. Il suffirait de s'appuyer sur les dispositions des Statuts revisés de 1886, chapitre 41, qui est la loi existante. L'une produit les mêmes effets que l'autre, et la loi existante est identique, quant à ses pouvoirs, à celle que nous discutons.

Nos adversaires vont sans doute nous dire qu'ils ne s'opposent pas à la loi projetée en ce qu'elle paraît être une copie modifiée de la loi existante, mais qu'ils s'opposent aux crédits. Eh bien je réponds à cela: à chaque jour suffit sa peine. Attendez donc le moment où les crédits seront votés et alors vous proposerez les objections que vous croyez convenables, et de cette façon, chaque chose sera entendue en son temps.

On prétendra, tout de même, que le peuple a le droit d'être consulté, bien que nous ayions le droit de voter la loi et les crédits. Cette consultation, monsieur l'Orateur, il me semble que nous ne devons pas la rechercher à tout moment. Ce n'est ni notre droit ni notre devoir, à nous, qui siégeons ici en vertu d'un mandat, non pas impératif ou spécial, mais en vertu d'un mandat général

Je dis que ce n'est ni notre devoir ni notre droit de chercher à éliminer, en quelque sorte, notre responsabilité et notre serment pour le rejeter sur les épaules du peuple qui n'est pas à même d'étudier ces questions. Si, comme représentants du peuple, nous ne sommes pas capables de légiférer même lorsque nous croyons, de bonne foi, agir dans l'intérêt du peuple, alors il y aurait une infinité de circonstances où il faudrait renoncer à nos privilèges, à nos droits, renoncer à ce qui est de l'essence même du gouvernement constitutionnel. Et tout cela, avec le seul résultat de créer une agitation constante parmi la population du pays.

A ce propos, d'autres questions importantes se sont déjà présentées, et la plus considérable a été celle relative à la Confédération qui existe aujourd'hui. Si je remonte à 1865, à l'époque où s'est agitée cette question, je lis cette page d'histoire qui vaut la peine d'être rapportée et qui vaut autant que celle que nous sommes à écrire aujourd'hui.

Nous avons l'honneur et le privilège d'être appelés à décider aujourd'hui une question d'importance vitale déjà entrevue au moment où la confédération a été proclamée.

Pourquoi cherchait-on à établir la confédération si ce n'était pour réunir des provinces divisées et en faire une entité commune, pour créer un grand empire, une grande nation sur cette terre d'Amérique, si ce n'était que les pères de la Confédération prévoyaient que cette agglomération, sous un même gouvernement, aurait pour

résultat de développer toutes les richesses, toutes les énergies, d'augmenter le noyau de la population et d'en faire un peuple content, heureux et respecté, non seulement dans l'Amérique, mais dans le monde entier?

Ce fut le 3 février 1865—et il y a ici une coïncidence avec la date du 3 février où ce débat a commencé—que le conseil législatif du Canada-Uni ouvrit le débat sur la confédération. Voici ce que je trouve dans les débats sur la confédération. Sir Etienne Pascal Taché, était alors premier ministre, et ce fut lui qui proposa cette grande union des provinces et des colonies anglaises. Il y eut un amendement soumis par M. James S. Currie. Mais, voyons d'abord la proposition de sir Etienne Pascal Taché qui était aussi ministre de la Milice, et premier ministre canadien français, comme nous en avons un aujourd'hui. Ce fut Taché qui proposa au conseil législatif la motion que je vais lire:

Qu'une humble adresse soit présentée à Sa Majesté pour la prier qu'il lui plaise de faire soumettre au parlement impérial une mesure ayant pour objet l'union des colonies du Canada, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et de l'île du Prince-Edouard, sous un même gouvernement, ladite mesure devant être basée sur les résolutions qui ont été adoptées à la conférence des délégués de ces colonies, tenue en la cité de Québec le 10 octobre 1864.

Le 17 février, M. Currie proposa l'amendement suivant:

Que sur une question d'une aussi grande importance que celle de la confédération projetée du Canada et de certaines autres colonies anglaises, cette Chambre se refuse à assumer la responsabilité de consentir à une mesure qui renferme tant de graves intérêts, sans que l'opinion publique ait l'occasion de se manifester d'une manière plus solennelle.

Voici donc que nos conseillers législatifs de 1865, du Canada-Uni, sur une question de cette importance, proposaient un amendement demandant l'appel au peuple —comme aujourd'hui—et quel fut le résultat? Le vote fut pris, l'amendement fut rejeté, dix-neuf votant pour et trente-un contre.

Le même jour, 3 février, dans l'assemblée législative, l'honorable John A. Macdonald, procureur général, proposait ce qui suit:

Qu'une adresse soit présentée à Sa Majesté la priant qu'il lui plaise de soumettre au parlement impérial à sa prochaine session, une mesure pour l'union des colonies en un seul gouvernement, basée sur les résolutions adoptées à la conférence tenue à Québec le 10 octobre dernier.

Il y eut un amendement soumis par M. J. H. Cameron dans les termes suivants:

Que tous les mots après "que" soient retranchés et soient remplacés par les suivants: Il soit présenté une humble adresse à Son Excellence le Gouverneur général demandant à Son Excellence de vouloir bien, en vue des grands intérêts qui sont mis en jeu dans une mesure si importante, et qui change entièrement la constitution de cette province, ordonner qu'il soit fait un appel au peuple avant que le parlement impérial confirme ou décrète ladite mesure.

Un vote fut également pris sur cet amendement pour l'appel au peuple, résultat: 35 pour et 84 contre.

Si vous me permettez de citer l'opinion de John A. Macdonald, alors procureur général du Haut-Canada, voici en quels termes il repoussait ce principe de l'appel au peuple. Ceci est bien important.

Tout homme qui apprécie le gouvernement représentatif refusera toujours de voir restreindre ses droits. Mais mon honorable ami dit que nous ne pouvons que passer ces résolutions en demandant à la reine de leur donner effet, et il en conclut qu'il faut avoir un nouveau parlement. Or, ces nouvelles chambres n'auront pas plus de pouvoir que nous. Cette Chambre, plus que toute autre depuis 1841, représente réellement les populations du Canada. Si les membres de cette Chambre ne représentent pas les diverses classes et les divers intérêts du pays, le pays n'a jamais été représenté. (Ecoutez.) Si nous sommes les représentants du Canada, nous avons droit de faire des lois pour la paix, le bien-être et le bon gouvernement de ce pays; sinon, nous avons été par le passé de bien grands criminels. Si nous ne sommes pas les représentants du peuple, nous n'avons plus le droit de passer un seul bill, ne fut-ce que pour établir un moulin à scie. Si nous ne sommes pas les représentants du Canada, nous n'avons point le droit de siéger en cette Chambre. Mais si nous avons le mandat de représentants du peuple, nous avons le droit d'agir pour lui, d'aller déclarer au souverain que l'union demandée est dans l'intérêt des provinces de l'Amérique du Nord et assure notre protection à l'avenir; et si nous pensons que ce droit ne nous est pas acquis, eh bien! nous sommes indignes du mandat que nous avons reçu des populations canadiennes.

Voilà quelle était l'opinion d'un homme qui a joué un rôle éminent dans notre monde politique.

Je crois que dans cette circonstance, comme toujours du reste, le principe qui a été posé, qui a été accepté par la députation d'alors et qui a été ratifié aux élections subséquentes, était le véritable principe du gouvernement constitutionnel qui nous régit.

Monsieur l'Orateur, je n'ai plus qu'à conclure. Quant à l'appel au peuple, je dis qu'il n'a pas sa raison d'être, parce que la politique proposée n'est pas nouvelle; parce qu'il n'y a pas de changement dans les relations du Canada et de l'empire; parce que l'appel au peuple est contraire au principe du gouvernement représentatif. Et j'ajoute que cette proposition ne me semble pas faite de bonne foi. Car si on étudie les débats de la confédération, on y voit que plu-

sieurs conseillers législatifs et plusieurs députés ont pris la peine de déclarer qu'ils étaient pour le principe de la confédération, mais qu'ils se croyaient justifiables de faire ratifier leur opinion par le peuple lui-même, et c'est pour cela qu'ils étaient favorables à un appel au peuple.

Eh bien, je crois connaître assez, aujourd'hui, les intentions, par leurs actes et par leurs paroles, de ceux qui se proposent de voter pour l'appel au peuple, pour dire qu'il n'y en a pas un seul qui soit favorable à cette législation. Aucun d'eux n'est venu déclarer ici que tout en approuvant cette mesure, il voterait pour que le peuple donnât son opinion au préalable. Si un seul député de l'opposition avait déclaré, comme plusieurs l'ont fait en 1865, qu'il est en faveur de cette mesure, il y aurait de la logique dans cette conduite. Mais non, comme j'ai essayé de l'établir, tout ce que l'on veut par cet appel au peuple, c'est d'ameuter la population contre le Gouvernement et de reprendre le pouvoir qu'on a si richement perdu il y a quelques années.

Je passe en quelques mots à l'amendement principal du chef de l'opposition, et je serai très court. Cet amendement comporte que les propositions du Gouvernement ne sont pas en harmonie avec les recommandations de l'amirauté. Eh bien, je tiens à la main les rapports de la conférence impériale, et j'y vois ce qui suit, à la page 34 qui est un résumé du résultat des séances:

Il fut représenté par l'amirauté qu'il serait difficile de faire quelques propositions, ou de formuler quelques plans, sans savoir approximativement la somme d'argent que le Canada dépenserait. Les représentants canadiens suggérèrent alors qu'il pourrait être présenté deux plans: l'un entraînant une dépense annuelle de £400,000, et l'autre une dépense de £600,000, omettant dans les deux cas le coût du présent service des pêcheries et des levés hydrographiques, mais comprenant l'entretien des arsenaux de marine d'Halifax et d'Esquimalt, et le service de télégraphie sans fil, évalués à quelque £50,000 par année.

Prenant d'abord le plan de la dépense de £600,000, l'amirauté suggéra après discussion que le gouvernement canadien pourrait créer une flotte de croiseurs et de contre-torpilleurs comprenant quatre croiseurs de la classe perfectionnée Bristol, un croiseur de la classe Boadicea, et six contre-torpilleurs de la classe perfectionnée River. Relativement aux sous-marins, il serait sage de différer leur construction, parce qu'ils exigent un complet très bien dressé et spécialisé.

Eh bien, il me semble qu'en face de ce résumé du résultat des séances, résumé qui a été accepté par l'amirauté et par les délégués du Canada; il me semble, dis-je, que cette première partie de l'amendement Borden où il est dit que les propositions du Gouvernement ne sont pas en harmonie avec les recommandations de l'amirauté,

comporte une erreur de fait injustifiable de la part d'un légiste comme le chef de l'opposition. Et il ajoute:

Et en raison de ce qu'elle confère au Gouvernement le pouvoir d'empêcher les forces navales du Canada d'agir conjointement avec celles de l'empire en temps de guerre, elles ne sont pas judicieuses et présentent des dangers.

Je réponds de suite qu'il y a là un faux exposé des faits, parce que la proposition qui est faite est en conformité avec ce que je lis à la page 38 des mêmes délibérations de la conférence impériale.

Voici ce qui est dit à la conférence subsidiaire sur la défense militaire, au paragraphe 1:

Les représentants des possessions autonomes à la conférence de la défense impériale ayant généralement accepté la proposition—"Que chaque partie de l'empire consent à faire ses préparatifs de manière à ce qu'elle puisse, dans le cas où elle le désirerait, prendre sa part de la défense générale de l'empire."

Il est dit expressément, il est admis et accepté par toutes les parties en cause, par l'amirauté et les représentants des différentes colonies-sœurs, que la participation aux guerres de l'empire n'aura lieu que dans le cas où chacune des parties le désirera. Cela veut dire que la participation de chaque colonie, et en particulier, du Canada, devra être déterminée et définie par les autorités compétentes, par le Parlement, avant leur participation.

En présence de ces faits, comment le chef de l'opposition peut-il dire que le projet de loi confère au Gouvernement le pouvoir d'empêcher les forces navales du Canada de participer aux guerres de l'empire?

Le paragraphe trois de l'amendement du chef de l'opposition se lit comme suit:

Qu'aucun projet de cette nature ne peut être accepté sûrement à moins qu'il n'assure l'unité d'organisation et d'action sans laquelle il ne peut exister de coopération effective dans les efforts communs pour la défense de l'empire.

Eh bien, la réponse est, je crois, complète dans la résolution du 29 mars dernier, qui déclare que le Parlement s'engage à favoriser et à déterminer la coopération efficace de la force navale du Canada avec les forces de l'amirauté dans les occasions où cela sera jugé opportun.

Le paragraphe 4 dit:

Que tout en rendant nécessaire une dépense considérable pour frais de construction et de maintien, ledit projet n'apportera à l'empire aucune aide immédiate ou efficace, et ne produira aucuns résultats adéquats ou satisfaisants pour le Canada.

L'honorable chef de l'opposition pense ainsi, mais l'amirauté pense autrement, et je crois que le peuple du Canada pensera de la même façon.

Le paragraphe 5 dit:

Que l'on ne devrait se lier à aucune entreprise d'un caractère permanent et qui entraînerait des dépenses futures considérables, avant qu'elle ait été soumise au peuple et en ait reçu l'approbation.

L'honorable chef de l'opposition est, lui aussi, pour un appel au peuple, mais ce n'est pas pour les mêmes raisons que le député de Jacques-Cartier et son petit groupe. Ceux-ci veulent l'appel au peuple dans le but d'étouffer la loi, d'empêcher toute législation relative à la marine. Et l'honorable chef de l'opposition, lui, a un autre but, celui de tuer le bill mais dans l'intention d'arriver au pouvoir et d'imposer au peuple des obligations beaucoup plus lourdes que celles-ci. C'est bien ce qu'il dit dans le paragraphe 6, qui se lit comme suit:

Que, entre temps, le meilleur moyen de satisfaire au devoir immédiat du Canada, et de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire, est de mettre sans délai à la disposition des autorités impériales, à titre de contribution volontaire et loyale de la part du peuple canadien, une somme suffisante pour acheter ou construire deux bâtiments de guerre ou cuirassés du type Dreadnought le plus moderne, laissant à l'amirauté la latitude complète de dépenser cette somme à tels moments et pour telles fins de défense navale qui, à son avis, pourront le mieux contribuer à augmenter la force unie de l'empire, et à en assurer ainsi la paix et la sécurité.

Voilà ce que nous aurions dans le cas, impossible, il est vrai, où l'honorable chef de l'opposition changerait de côté et viendrait à votre droite, monsieur l'Orateur, pour déterminer la politique future du gouvernement canadien en ce qui concerne l'établissement d'un service naval.

Je dois signaler quelque chose qui me paraît assez extraordinaire dans la première partie de son amendement. Il y déclare que les propositions du Gouvernement ne sont pas en harmonie avec les recommandations de l'amirauté. On peut facilement lui rétorquer le compliment en lui disant que l'offre de deux Dreadnought est absolument contraire aux propositions de l'amirauté. En effet, voici, ce qu'on lit à la page 32 de la conférence impériale:

La flotte à viser devrait donc, à l'avis de l'amirauté, se composer au moins:

D'un croiseur cuirassé (nouvelle classe "Indomitable," qui est du type "Dreadnought").

De 3 croiseurs non-cuirassés (classe "Bristol").

De 6 contre-torpilleurs.

De 3 sous-marins, avec les auxiliaires nécessaires, tels que vaisseaux d'approvisionnement, etc., qui ne sont pas spécifiés ici.

L'amirauté demande un croiseur cuirassé, et le chef de l'opposition en offre deux. Pourquoi vouloir se substituer à la sagesse et à l'expérience de l'amirauté anglaise?

L'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty), après avoir bien pesé et supputé, nous a dit que deux Dreadnought ne coûteraient pas plus que 20 millions. Mais 20 millions de dollars, c'est un beau denier, et avant de voter une somme comme celle-là, il me semble que ce serait le temps de consulter le peuple. Ce ne sera pas le chef de l'opposition qui paiera, mais bien le peuple. Ce sera Jean-Baptiste qui paiera ces 20 millions, que le chef de l'opposition ne trouve pas exagérés et dont il ne résultera rien, puisqu'il dit expressément que ces 20 millions seront mis à la disposition de l'Angleterre pour en faire ce qu'elle voudra, sans nous consulter et sans même nous défendre. Car, en supposant qu'il y aurait une circonstance critique en Angleterre et au Canada, et que nos deux Dreadnought seraient dans les eaux anglaises, croit-on qu'on détacherait une escadre pour venir nous défendre?

Je crois que tout ceci est absolument irraisonnable et illégal. Il y a dans la position prise à la fois par le chef et le sous-chef de l'opposition, un enchaînement de contradictions, et de choses absolument illogiques qu'on s'étonne de trouver simultanément chez un légiste et un professeur de droit constitutionnel dans une de nos grandes universités.

Je crois que ce que nous avons de mieux à faire, c'est de conserver ce que nous avons maintenant, c'est-à-dire, la proposition du chef du Gouvernement. Les circonstances ont voulu que cet honneur fût enlevé au ministre de la Marine, et que ce soit le chef du Gouvernement qui propose cette loi nouvelle. Eh bien, le premier ministre est appuyé par le ministre des Finances qui, depuis quinze ans, détient ce portefeuille important qu'il a toujours trouvé bien rempli pour subvenir à tous les besoins du pays. Croit-on qu'avant de soumettre cette loi, il n'y a pas eu bien des assemblées contradictoires du cabinet, et que le premier ministre n'ait pas demandé à son ministre des Finances comment nous pourrions remplir nos obligations? Nous avons la garantie que ces nouvelles obligations seront rencontrées sans ajouter un sou à notre dette et sans augmenter nos taxes. L'expérience des quinze dernières années nous prouve que le premier ministre et son ministre des Finances, de même que les autres membres du cabinet ne se sont pas trompés dans le passé. C'est là, il me semble, une garantie pour l'avenir, et nous pouvons, nous, représentants du peuple—nous appuyant sur l'expérience de ces quinze années—user de notre mandat loyalement, sincèrement, dans l'intérêt du peuple et pour l'honneur du nom canadien.

M. DAVID MARSHALL (Elgin-est): Monsieur l'Orateur, on a confondu deux questions dans cette discussion. La question de commencer la création d'une ma-

rine canadienne et celle de donner une aide immédiate et effective à la Grande-Bretagne ne sont pas du tout semblables. C'est de cette dernière que nous sommes appelés en ce moment à nous occuper. Le Gouvernement se déclare prêt à aider à la mère patrie, mais la proposition contenue dans le bill expliquée par le premier ministre pourvoit à la création d'une marine de guerre qui ne pourra être rendue efficace que dans plusieurs années, après que l'Angleterre aura résolu la crise actuelle, et que les conséquences pour le Canada comme partie de l'empire auront été décidées. La question qui nous occupe ne doit pas être envisagée au point de vue de l'avantage d'un parti politique. Elle est très simple. Il s'agit de décider quel est notre devoir envers l'empire et si nous sommes prêts à remplir ce devoir.

La première question qui se pose est celle-ci: y a-t-il crise? On a répondu à cette question, et je suis dans le vrai en disant, que si l'on ne savait pas qu'une crise approche, le Gouvernement du Canada ne se serait pas cru obligé de proposer une aide aussi maigre que celle qui est offerte dans ce bill. L'honorable premier ministre a donné une bonne preuve qu'il comprend la futilité de son plan de marine comme instrument d'aide immédiate et effective. On a cette preuve dans le discours prononcé par un de ses amis politiques dans la ville de Toronto, il y a quelque temps, discours dans lequel il a dit, afin de rendre ce projet plus acceptable si c'est possible, qu'il était convaincu que le péril allemand n'existait pas.

Les grands préparatifs que l'Allemagne fait présentement sont-ils une menace à la suprématie navale de l'Angleterre. On nous dit que d'ici à deux ans l'Allemagne sera l'égale de l'Angleterre comme puissance navale, ou l'aura dépassée. Le London "Times" déclarait il y a quelques jours que si la construction navale qui se poursuit présentement avait pour résultat le triomphe de l'Allemagne, qu'il n'y aurait pas de sang répandu; que l'Allemagne imposerait tout simplement sa volonté à l'Angleterre, ainsi qu'elle l'a imposée aux divers pays européens dans les derniers dix ans.

Il n'y a aucun doute que les préparatifs de l'Allemagne sont dirigés contre l'Angleterre. Il est impossible de lire le préambule de la loi navale allemande de 1900, sans en venir à cette conclusion. Il y est dit:

> L'Allemagne doit posséder une marine de guerre tellement forte qu'un conflit avec elle, même pour le plus puissant état naval, soit accompagné de dangers tels, mettrait la position de ce pays en danger.

Le plus puissant état naval, c'est l'Angleterre, c'est l'empire dont le Canada fait partie.

M. MARSHALL.

Pourquoi l'amirauté anglaise a-t-elle modifié tout son plan de défense, il y a quelques années? Pourquoi a-t-elle concentré les plus puissants navire de sa flotte dans la Manche? Qu'est-ce qui l'a obligé à retirer sa flotte du Pacifique? Ce n'est pas parce que cette flotte n'était pas utile dans cette partie du monde. A l'heure présente l'amirauté désirerait beaucoup avoir une flotte anglaise dans les eaux du Pacifique. Pourquoi a-t-elle rappelé ses navires? La réponse à cette question est bien connue. Ces navires ont été concentrés autour des îles britanniques pour les protéger contre une attaque possible d'un pouvoir européen, d'une armée allemande.

Personne ne peut nier que notre flotte, même si nous commençons à la construire demain, ne sera pas prête à prendre la mer avant plusieurs années. Nous n'avons ni les chantiers, ni les ouvriers nécessaires pour construire une flotte. De plus quand les navires seront construits, il n'y aura qu'une partie du travail de fait. Il faudra armer ces navires, et cela ne peut pas se faire au Canada. La création d'une flotte, toute restreinte qu'elle soit, exige des années pour la construction et l'entraînement des équipages, et entraîne des dépenses dont personne ne peut entrevoir la fin.

On nous dit que la flotte coûtera onze millions de dollars. On nous disait aussi que le Grand-Tronc-Pacifique coûterait treize millions, et il a déjà englouti plus de cent millions.

Il faut prendre comme admis que la création d'une flotte canadienne n'est pas destinée à venir en aide à la mère patrie dans une crise immédiate ou prochaine. Ce projet doit donc être discuté séparément, en dehors de toute considération des dangers immédiats de l'empire avec lesquels elle n'a rien à faire. Il n'y a donc pas lieu de se hâter. Alors, je maintiens que rien ne devrait être décidé à présent, mais que toute la question devrait être soumise au peuple.

Dans ces circonstances, quelle serait la meilleure chose à faire? Je dis que le devoir du Canada est de donner à la mère patrie une aide qui rencontrerait les vues de la stratégie navale, sur laquelle repose la sécurité de l'empire et la suprématie navale de l'Angleterre.

Si l'on me demande en quoi doit consister cette aide, je dis qu'elle est définie dans un court paragraphe d'un mémoire du premier lord de l'amirauté, présenté à la conférence sur la défense militaire et navale de l'empire, tenue au mois d'août de l'an dernier. Ce paragraphe est ainsi conçu:

> Si l'on considérait le problème de la défense navale impériale, seulement comme un problème de stratégie navale, on trouverait qu'on obtient le plus grand déploiement de force pour une défence donnée en maintenant une marine unique, avec l'unité concomitante

d'instruction et l'unité de commandement. Pour l'avancement donc du simple idéal stratégique, on obtiendrait le maximum de puissance si toutes les parties de l'empire contribuaient, selon leurs besoins et leurs ressources, au maintien de la marine britannique.

Ce principe est posé par un homme qui connait la question. Si le principe est juste, il l'est également à l'égard des circonstances critiques qui existent, indubitablement. La sécurité de l'empire dépend du maximum de puissance, et en ce qui concerne le Canada, le meilleur moyen d'atteindre ce maximum de puissance, c'est de donner une contribution en argent qui serait immédiatement employée à renforcir la marine anglaise. Je suis convaincu que cette manière de voir est celle de la grande majorité du peuple canadien, et c'est certainement celle de la majorité des contribuables du comté que je représente.

J'ai adressé à tous les électeurs du collège électoral d'Elgin-est, une circulaire accompagnée d'une feuille contenant trois questions, et demandant à chaque électeur de faire connaître sa manière de voir en répondant à ces questions. J'ai expédié de cinq à six mille de ces circulaires et j'ai reçu des réponses aux trois quarts environ. J'aimerais à mettre la Chambre au courant du résultat de ce travail.

La première question était ainsi conçue:

Etes-vous en faveur de la construction d'une marine canadienne qui serait sous la direction du gouvernement canadien à Ottawa?

269 réponses à cette question, soit six et demi pour cent étaient en faveur d'une marine canadienne; 3,836, ou 93 p. 100 y étaient fortement opposées et 20, ou un demi pour cent étaient plus ou moins indifférentes.

Voici la deuxième question:

A titre de Canadien, êtes-vous en faveur de prendre part à la défense navale du Canada et de l'empire?

430 ont répondu qu'il n'étaient pas en faveur de prendre part à la défense du Canada ou de l'empire, et 3,570 étaient prêts à y prendre part.

La 3e question demandait:

Croyez-vous que le temps soit venu pour le Canada, en réponse à l'appel de la mère patrie, et aux menaces des ennemis de l'empire britannique, de contribuer pour sa part à assurer le maintien de la suprématie maritime de l'Angleterre, par la contribution directe d'un Dreadnought ou l'équivalent en argent?

Voici le résultat : 430 ne veulent rien faire; 6½ p. 100, ou 269 sont en faveur d'une marine canadienne; 1 p. 100, ou 41 désirent la contribution d'un Dreadnought; 1½ p. 100, ou 61 sont pour l'un ou l'autre projet, indifféremment, bien qu'ils ne veuillent pas de la création d'une marine; 91 p. 100, ou 3,754 désirent une contribution en argent.

Ces réponses viennent de gens en état de se prononcer avec connaissance de cause, car, grâce aux facilités postales dont nous jouissons maintenant, ils reçoivent les journaux quotidiens et la plupart d'entre eux se tiennent au courant de ce qui se passe dans le monde, tout aussi bien que les habitants des villes. Ils sont donc parfaitement en état de donner leur opinion sur une question comme celle-là.

Je considère ces réponses comme un excellent critérium de l'opinion du peuple canadien, en général. En me basant sur les réponses que j'ai reçues, je suis convaincu que si tout le corps électoral était appelé à se prononcer, le résultat serait à peu près le même. C'est pourquoi je suis fortement d'opinion qu'une question nationale d'une si grande importance, entraînant de si fortes dépenses, devrait être soumise à la ratification des électeurs avant d'être décidée dans un sens ou dans l'autre, et c'est pourquoi j'appuierai l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition.

M. J. P. MOLLOY (Provencher): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas la présomption d'ajouter quelque chose de nouveau à un débat usé jusqu'à la corde. Je trouve étrange que sur un sujet si rabattu, certains députés trouvent le moyen de parler pendant deux heures, trois heures et trois heures et demie, en répétant ce qui a déjà été dit, sans rien ajouter au débat, mais en augmentant les dépenses du pays.

Après ce qui vient de se passer, je crois que lorsque la question de modifier les règlements de la Chambre viendra en discussion, je voterai en faveur de la clôture, en faveur de ce qu'on appelle le bâillon; je crois même que je serais en faveur d'administrer le chloroforme à certains de nos collègues.

Si je prends la parole, c'est parce que cela me paraît être la mode et aussi parce que je considère que tout député a le droit de faire connaître son opinion, brièvement. Je ne voudrais pas nier, un seul instant, le droit de chacun de nous d'exprimer son opinion sur toutes les questions qui nous sont soumises, mais il faudrait assurément faire quelque chose pour racourcir les débats, même sur des questions aussi importantes que celle qui nous occupe en ce moment.

A titre de représentant du Manitoba, je tiens à dire quelques mots parce que, lorsque le Gouvernement de cette province aura eu le temps de prendre une décision au sujet du projet que le gouvernement fédéral lui a soumis il y a un an, les frontières seront reculées et le Manitoba deviendra une province maritime. Elle portera alors plus d'intérêt à la question d'une marine canadienne, que si elle continuait à n'être qu'une simple province intérieure, puisqu'elle

se trouvera sur le parcours d'une route nouvelle et plus courte pour aller en Angleterre.

Une autre raison qui m'engage à prendre la parole, c'est que nous avons au Manitoba les plus grands experts sur les questions navales qu'il y ait sur ce continent—du moins dans leur propre opinion. Peu leur importe les opinions du gouvernement anglais, de l'amirauté, de sir Charles Beresford, ou autres spécialistes d'Angleterre. Il y a un an, ils ont fait connaître leur programme naval qui consistait en une contribution en argent. C'est aussi, autant que je puis m'en rendre compte, la politique des honorables députés de l'opposition; je félicite les conservateurs de ma province d'avoir assez d'influence sur leur parti pour imposer leurs vues à l'opposition fédérale.

Mais tout en exposant leur programme et sans doute dans l'espoir de rendre leur fonction plus forte, ils n'ont perdu aucune occasion de mettre en doute le loyalisme du chef de ce Gouvernement, et le loyalisme de tous ceux qui ne pensaient pas comme eux.

A tout prendre, monsieur l'Orateur, la droite et la grande majorité de la gauche ne diffèrent que sur les moyens à prendre. Je m'incline devant les convictions de ceux de nos adversaires qui croient sincèrement qu'une contribution directe répondrait mieux aux besoins du moment, en tant que l'Angleterre est concernée, qu'une politique tendant à créer une marine canadienne. Je suis toujours prêt à respecter les opinions de ceux qui sont sincères, même s'ils se trompent.

Je sais aussi qu'il existe dans les rangs de l'opposition un troisième parti, un parti distinct,—l'honorable député de Jacques-Cartier et ses partisans, et je dois dire, à en juger par les comptes rendus des journaux, que tout comme le premier ministre et ses collègues, il a été accusé de trahison. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a les mêmes droits que qui que ce soit dans cette Chambre d'exprimer son opinion, et qu'il fait preuve d'autant de loyalisme en l'exprimant, s'il est sincèrement convaincu qu'en faisant cette proposition, il agit dans l'intérêt, bien entendu, de son pays. Pour ma part, je n'accuserai jamais mon honorable ami de manquer de loyalisme.

Sur cette question le peuple canadien n'a pu se prononcer, parce que l'expérience lui manquait. Jamais encore il n'a été appelé à s'occuper en quoi que ce fût d'une marine de guerre, même en dépit de notre immense littoral maritime, entourés que nous sommes de trois côtés par l'océan. La seule expérience qu'ont faite les Canadiens d'une marine de guerre, c'est celle de la guerre de 1812, mais il y a longtemps de cela, et cette guerre fut soutenue entièrement par les navires anglais à tel point

que nous n'avons rien appris sous le rapport de l'expérience. Depuis ce temps-là le peuple américain et notre population ont vécu en paix, et je crois sincèrement que c'est l'espoir de toute la race anglo-saxonne que cette paix soit maintenue.

Il se trouve des gens pour dire que nous construisons une marine de cuirassés de fer-blanc dans le dessein d'attaquer les Etats-Unis, mais j'estime que personne ne s'attend à ce que cet événement se produise, car le peuple des deux pays demande avec espérance que toutes les difficultés qui pourraient surgir entre ces deux partis de la race anglo-saxonne ne soient jamais réglées par la force, seulement.

Il ne m'est pas nécessaire de traiter au long et dès son origine cette question de ce soi-disant épouvantail allemand. Il y a un an environ le premier ministre de l'Angleterre annonçait que l'Allemagne dépassait la Grande-Bretagne dans la construction des navires de guerre. Mais c'était avant les dernières élections britanniques. Je ne veux pas prétendre que cette déclaration fût faite dans le but d'influencer les électeurs. Mais depuis, les élections britanniques se sont faites avec un résultat favorable au même chef, au même parti. Ce péril qui menaçait l'Angleterre alors la menace encore aujourd'hui, mais depuis les élections, on n'entend plus parler de péril allemand. En vérité, on serait porté à croire d'après les rapports des journaux que cet épouvantail a complètement disparu. A ce propos, qu'on me permette de lire le cablogramme suivant:

Berlin, le 6 mars.—Le chancelier Van Bethmann Hollweg a fait un discours pacifique à l'extrême sur les relations internationales, au cours d'un débat sur les crédits destinés à la marine de guerre au Reichstag hier. Répondant aux arguments invoqués par Herr Sudekums, le député socialiste, qui avait prétendu que cette grande flotte allemande n'était pas nécessaire au commerce, aux colonies, et que la Grande-Bretagne avait raison de croire que tous ces armements étaient dirigés contre elle, le chancelier a parlé brièvement, mais vigoureusement, disant:

Nos relations avec la Grande-Bretagne sont claires et tout le monde peut en connaître la nature. Il n'est pas nécessaire de répéter que notre flotte ne doit pas servir à des fins agressives, mais à la protection de notre littoral et de notre commerce. Les limites de notre programme, quant à la construction des navires de guerre, sont connues de tout le monde, de même que nul n'ignore les dates fixées pour le parachèvement de nos navires de guerre. Il n'y a rien de secret dans ce programme et l'on ne fait rien qui soit de nature à prêter au soupçon ou à la croyance d'une menace entre un pays quelconque.

Enfin, c'est notre désir de cultiver les relations sur une base indépendante de tout préjugé, de toute animosité avec la Grande-Bretagne (cris de écoutez! écoutez!) Je ne puis voir pourquoi on troublerait les relations amicales qui existent entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne à laquelle nous sommes si étroitement unis au point de vue économique

et au point de vue de la culture intellectuelle. Nulle nation au monde ne peut empêcher, ni détourner la concurrence des autres nations. Toutes doivent procéder d'après les mêmes données à l'instar d'un marchand honnête, et, avec cette conviction, je puis espérer que des rapports basés sur la confiance mutuelle entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne se développeront de plus en plus, et que l'opinion publique dans les deux pays se trouvera influencée également.

Nos adversaires disent qu'il n'y a pas d'urgence. Ils peuvent prétendre cela pour des raisons politiques, dans leur désir de forcer le Gouvernement à accepter leurs vues. Nous, membres de la droite, avons autant le droit de dire qu'il n'y a pas d'urgence. Un an s'est écoulé depuis que nous avons entendu parler, pour la première fois, de cette urgence et la crise aujourd'hui n'est pas plus menaçante qu'elle ne l'était alors. Quant à moi, je ne crois pas que cette urgence existe, et si je ne me trompe, la Grande-Bretagne se trouverait maintenant en une posture aussi favorable qu'elle l'était dans le passé pour prendre soin de ses intérêts, pour défendre son littoral contre l'envahisseur.

Quant à cette question de l'exercice de la haute main, je tiens à citer le "Times", de Londres, un bon journal conservateur que nos adversaires ne pourront assurément accuser de manquer à la loyauté. Le "Times" de Londres dit que le Gouvernement canadien prend l'attitude voulue en conservant sa haute main sur la marine canadienne et il ajoute:

> En principe, cette proposition est indiscutable. Elle s'applique à toutes les formes de coopération envers la dépense impériale.

Qu'on me permette, maintenant, de citer M. Balfour, le chef du parti unioniste aux communes britanniques. L'année dernière, parlant aux membres de la conférence impériale de la presse, il disait:

> Je crois que c'est un des orateurs du Canada qui a dit, hier, en ma présence, qu'il existait une certaine jalousie—je ne suis pas sûr d'avoir saisi les mots exacts—une certaine jalousie parmi les différents groupes de la population du Canada au point de rendre impossible toute tentative de la part de ce pays d'accepter une organisation qui ne serait pas sous l'autorité absolue du Canada, ou qui mettrait des entraves à ce que le Canada se propose de faire. Eh bien, dans les premiers jours de l'empire colonial cette crainte pouvait être justifiée. Il fut un temps où les relations de la mère patrie avec ses colonies étaient semblables à celles qui existent entre des parents et des enfants. Mais, que celui qui peut entendre ma voix, qu'il vienne d'aucune de nos colonies, comprenne qu'aucun homme politique dans ce pays n'entretient aujourd'hui cette opinion (applaudissements). La-dessus il ne saurait exister de doute, d'hésitation. Toute le monde reconnaît, si je ne me trompe, que ce rôle de parents a cessé. Nous avons atteint maintenant le point d'une égalité parfaite, et personne ne désire changer cet état de choses.

Qu'a dit M. Haldane sur cette même question? Voici:

> Si l'empire doit devenir un, ce ne sera pas par l'imposition d'aucune volonté étrangère, ou d'une partie quelconque de l'empire, ce sera grâce à l'évolution de la volonté de l'empire comme tout, d'après ces constitutions non écrites qui représentent le seul et même esprit qui ont pris leur origine dans la constitution de la mère patrie, mais qui signifient une liberté absolue pour toutes les parties de l'empire.

M. Balfour a parlé des difficultés de l'ancien bureau de la guerre à exercer la haute main sur les forces de la couronne par delà les mers, c'est-à-dire les forces qu'on trouve dans les dominions autonomes. Avec lui je reconnais que c'est là une entreprise absolument impossible, bien qu'on puisse voir parfaitement la raison pour laquelle elle n'est pas désirable au point de vue militaire.

Cette politique était celle de l'opposition aussi bien que celle du parti libéral. De la gauche nous avons entendu arguer d'abord que le Canada devrait, d'une façon ou d'une autre, venir au secours de l'empire suivant la résolution adoptée unanimement par la Chambre l'année dernière, et il est évident que l'intention du Parlement était d'établir une marine de guerre canadienne. Il est bien beau pour l'opposition de dire que cette politique, elle l'a prônée depuis quinze ou vingt ans, mais ces députés ont été longtemps au timon des affaires au Canada, et ils auraient dû inaugurer cette politique et la développer tout comme l'a fait le Gouvernement actuel et, cependant, ces honorables députés après avoir appuyé cette politique dès le principe, auraient pu la mettre à exécution, sans préjudice aucun, en toute justice, et dans l'intérêt du Canada et au crédit de leur parti.

J'envisage cette politique en me plaçant à deux points de vue différents: celui de l'empire et celui du Canada. Dans le premier cas, cette politique peut être bonne parce qu'elle est appuyée par tous les partis en Grande-Bretagne. Il y a de sérieuses difficultés au point de vue pratique à fournir gratuitement des Dreadnought à la Grande-Bretagne. Ainsi, par exemple, on nous dit aujourd'hui que l'Angleterre doit surmonter beaucoup d'obstacles dans le maniement des navires qu'elle construit, parce qu'elle n'a pas d'hommes assez versés dans cette science. Donc, si nous acceptons la politique de la gauche, celle qui consiste à fournir de l'argent et à l'envoyer en Angleterre, cette dernière, pourrait-elle aujourd'hui construire et équiper ces Dreadnought? Je répondrais plutôt dans la négative. Nous savons que les chantiers maritimes anglais travaillent maintenant sans interruption, et qu'importe le nombre des navires dont nous pourrions commander la construction ou fournir pour prendre part

à l'engagement suprême de la flotte de guerre de la Grande-Bretagne, ils ne seraient que d'une aide bien petite pour la marine impériale si on ne peut les manœuvrer en la façon voulue. Donc, cette question du maniement même doit être considérée avec soin. Chaque Dreadnought peut embarquer de huit cents à mille hommes, qui s'enrôlent dans leur jeunesse et qui suivent l'entraînement nécessaire. Sous ce rapport, les marins anglais occupent le premier rang, aujourd'hui.

Je le répète, la marine britannique doit toujours être assez forte pour chasser l'ennemi des ports des eaux de l'empire et pour les couler à fond tout en les surpassant par la force et la puissance. Pour atteindre cette fin, il est bon que l'unité principale qui prendrait part au combat soit aussi forte que possible, et c'est là un problème que n'a jamais pu résoudre l'amirauté britannique. Autrement dit, cette unité principale a toujours manqué de croiseurs pour garder les routes du commerce. Le fardeau énorme, au point de vue financier, d'entretenir les principales unités de la flotte a toujours été la cause que celle-ci a manqué de croiseurs, d'allèges pour protéger les routes commerciales de la Grande-Bretagne. En établissant une marine de guerre canadienne, les intérêts de notre pays en temps de guerre au lieu d'être protégés par les navires britanniques, le seront par nous, car nous pourrons trouver à temps des navires pour protéger notre propre route commerciale sans affaiblir en rien l'unité principale de la flotte de guerre de la Grande-Bretagne.

En nous plaçant au point de vue canadien, le fait seul de fournir un montant de $20,000,000 ou de $25,000,000, montant que nous emprunterions, ne serait pas de relever le peuple canadien de sa responsabilité envers l'empire. Ne serait-ce pas une vaine gloriole, une façon facile et égoïste de faire notre part comme Canadiens, en ce qui concerne la défense de l'empire britannique? Ne serait-ce pas un don temporaire que celui d'un Dreadnought, qu'importe le coût de ce dernier, car un Dreadnought ne peut durer plus que douze ou quinze ans, et alors la contribution du Canada à la marine britannique se trouverait à disparaître? Que faut-il donc faire alors? D'après tout ce que j'ai entendu, aucun membre de l'opposition n'a répondu à la question posée par l'honorable député de Red-Deer (M. Clark). Combien de Dreadnought vous proposez-vous de fournir? Combien de fois allez-vous renouveler ce don? D'autre part, quelqu'un peut-il prétendre que le don de deux Dreadnought, si nous voulons contribuer à l'entretien de la marine de guerre britannique doit être tout ce que nous devrions faire? Je réponds non. Alors qu'on fournisse un navire dès que nous l'aurons construit, dès

M. MOLLOY.

que nous en aurons acquitté le coût, quelque chose qui sera sous notre direction, qui deviendra d'année en année plus fort, plus puissant, et dont le coût augmenté d'année en année, représentera une contribution plus importante envers l'empire britannique. Je dis que la politique du Gouvernement en construisant cette marine de guerre canadienne est la politique qui, je crois, sera la plus acceptable à notre population et à celle de la Grande-Bretagne, et dans les années à venir, cette politique deviendra plus populaire que celle qui consiste simplement à fournir un ou deux Dreadnought. Avec le temps, au fur et à mesure qu'augmentera notre commerce, il nous faudra imposer à la marine de guerre britannique le soin de nous protéger, ajoutant ainsi au fardeau qui pèse sur les épaules du contribuable britannique, sans faire quoi que ce soit pour nous protéger nous-mêmes. Le pays se développera, des cités et des villes importantes surgiront le long de notre littoral, et durant ce temps, le contribuable britannique sera obéré par un fardeau plus lourd que celui qui pèse sur ses épaules maintenant, pour nous protéger si la guerre éclatait entre l'Angleterre et l'Allemagne ou entre l'Angleterre ou une autre nation alliée à l'Allemagne.

Nous aurons donc notre flotte, une flotte canadienne pour protéger nos côtes, pour protéger notre commerce dont le volume devra s'accroître encore; or, que la flotte soit construite aujourd'hui ou plus tard, le Canada finira toujours par se voir obligé—j'estime qu'il l'est à l'heure actuelle, de prendre des mesures à cet égard. On sait ce que peut faire un seul navire de guerre. Lors de la guerre entre le Sud et le Nord, par exemple, l' "Alabama" cause au commerce un préjudice qui se chiffrait par millions. On tenterait certainement d'en faire autant au commerce canadien dans le but de réduire par la faim la population des îles britanniques. Qui souffrirait de cet état de choses? Ce sont les Canadiens en général, les cultivateurs de la Saskatchewan, du Manitoba et des provinces de l'Est. On saisirait et détruirait le blé, le bœuf, le beurre, le fromage, les œufs et le lard; les produits de l'Est et ceux de l'Ouest auraient le même sorte. Il est donc de notre devoir à tous de protéger notre commerce dans les eaux canadiennes; en temps de guerre, l'Angleterre aura assez à faire sans être encore obligée de faire escorter nos navires marchands.

Bien que l'on puisse différer d'opinion quant aux moyens à prendre, j'estime comme tout le monde que le Canada doit faire sa part—tant que nous vivrons à l'abri du drapeau anglais—et j'espère que nous y vivrons toujours—nous devrons faire notre part et la faire dignement. Voilà l'attitude que je crois la bonne au point de vue du patriotisme, du sentiment et du sens commun.

Verser une contribution en espèces c'est exporter autant d'argent qui se dépensera en Angleterre au profit des ouvriers anglais. Faire servir cet argent à la construction d'une flotte au Canada, cela signifie que nous fournirons sous peu de l'emploi à des constructeurs de vaisseaux, menuisiers, ajusteurs, poseurs de plaques, plombiers, constructeurs de chaudières, électriciens et autres ouvriers, et favoriserons par là la prospérité du peuple canadien; que nous construirons des bassins de radoub et maintiendrons des chantiers de construction navale; que nos navires seront construits par des Canadiens. Puisque le Canada doit contribuer au maintien de la flotte britannique, qu'on le laisse fournir de ses fils et non de l'argent pour la défense de son territoire. De cette façon, nous finirons par fabriquer nous-mêmes nos canons et nos projectiles. Cela ne saurait se faire dès le début; nul n'y compte d'ailleurs.

Il s'agit ici d'une question nationale, d'une vaste entreprise dont l'importance grandira nécessairement, et avec le temps, les Canadiens peuvent compter que le Parlement arrêtera une politique qui leur permettra de construire eux-mêmes les navires de la flotte canadienne, l'équiper et lui fournir les marins. Ce sera un nouveau champ ouvert à l'intelligence et à la main-d'œuvre canadienne; ce sera un nouveau débouché pour notre houille, notre acier, le minerai et les métaux dont nous sommes si abondamment pourvus; nous pourrons ainsi mettre en valeur les ressources naturelles du pays et contribuer au bien-être de notre population.

Qu'il me soit permis d'exposer d'une manière succinte sept raisons qui militent en faveur de l'adoption de la politique ministérielle:

1. Les autorités impériales l'ont approuvée, et il n'est pas de meilleurs juges en la matière.

2. Pour des motifs d'intérêt impérial, la protection des routes commerciales constitue la tâche la plus difficile de la flotte anglaise, tâche dont peuvent s'acquitter plus efficacement des escadres locales stationnées dans les eaux des colonies.

3. On tant que Canadiens, nous devrions nous enorgueillir d'assumer nos propres charges et non payer d'autres personnes pour les assumer.

4. Bien que, selon toute probabilité, nous ne devions jamais déclarer la guerre nous-mêmes, nous courrons des dangers tant que nous serons sous la protection du pavillon, et ce pavillon, nous voulons nous préparer à le défendre.

5. Il est vrai qu'une grande partie de l'argent consacré aux armements se trouve dépensée en pure perte en temps de paix, mais puisque nous devons faire cette dépense, autant vaut utiliser les ressources du Canada et favoriser par là l'industrie canadienne.

6. La protection de notre commerce et de nos côtes n'exige que des vaisseaux légers, petits et rapides connus sous le nom de croiseurs de troisième classe et de contre-torpilleurs du type River, et nous pourrons sous peu nous mettre en mesure de construire ces navires et de former les marins qu'il leur faudra.

7. A titre de sujet anglais d'outre-mer, nous devrions rougir à la seule pensée que les contribuables d'Angleterre sont obligés de se saigner pour protéger nos milliers de milles de côtes, quand nous pouvons nous charger de ce soin nous-mêmes.

Je ne saurais traiter le sujet d'après mes connaissances personnelles. Cependant, quoi qu'aient pu publier les journaux les plus fanatiques, nul, j'en suis sûr, ne doute de la fidélité du premier ministre ou d'aucun des membres de son cabinet, non plus que de celle des députés de la droite ou de la gauche. Les générations futures diront des hommes de notre temps qu'ils furent sagement et heureusement inspirés en arrêtant cette politique qui, je le crois, sera pour le plus grand bien de l'Angleterre, cette politique digne du Canada.

Je veux maintenant dire un mot de certaines observations que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) s'est permises lorsqu'il a traité cette même question. Comme c'est son habitude, il s'est montré dépourvu d'obligeance et de générosité, s'appliquant à faire croire à la Chambre et au pays que les députés ministériels sont obligés de faire comme on leur dit—autrement dit qu'ils sont des esclaves. Que l'honorable député me comprenne bien: c'est du sang canadien-irlandais qui coule dans mes veines, et je ne suis pas de ceux qui s'en laissent imposer par le cabinet de réflexion, les poucettes ou le chevalet. Il devrait commencer par s'occuper de son propre cas.

Depuis que cette question se trouve portée devant le peuple—elle l'est depuis mars dernier,—l'honorable député s'est transporté à Winnipeg où fut formulé le programme politique dont les membres de la gauche ont fait le leur, car les deux sont en tous points semblables. Il se tint à cette occasion, un important conciliabule politique où l'honorable député (M. Foster) devait être le principal orateur. Croyez-vous qu'il trouva un seul mot pour appuyer l'attitude qu'il avait prise à la Chambre en mars dernier? Pas du tout, contrairement à l'attente générale. Pour quelle raison ne tint-il pas le langage que l'on attendait de lui? Pour nous qui habitons le Manitoba, voici comment cela s'explique: le premier ministre du Manitoba et le personnage qui remplit par intérim les fonctions de premier ministre de cette province crurent bon de faire

savoir à l'honorable député (M. Foster) que les conservateurs de Winnipeg entendaient, quelque langage que son chef ou lui-même pourrait tenir en d'autres parties du pays, ne pas appuyer la politique adoptée par la Chambre en mars dernier.

Au lieu du cabinet de réflexion, des poucettes et du chevalet, il semble que l'honorable député ait fait connaissance avec la garotte et qu'ayant goûté de ce supplice espagnol, il n'ait pas osé dire un seul mot, sentant que ces hommes étaient ses maîtres absolus. Comme eux il pensa, et je le crois, qu'ils étaient assez puissants pour le forcer à adopter, du moins en ce qui les concernait, la politique par eux formulée et dont le "Telegram" de Winnipeg se constitue le champion depuis un an qu'elle a vu le jour.

Représentant le plus grand nombre de Canadiens français qu'il y ait en aucune circonscription à l'ouest des grands lacs, je manquerais à mon devoir si je ne disais un mot des observations de l'honorable député de Frontenac (M. Edwards). Que mon honorable collègue sache bien ceci: d'après ce que j'ai vu et constaté, ce n'est ni à lui ni aux hommes de sa trempe que les Canadiens français devront s'adresser pour apprendre à être fidèles. Les Canadiens français sont attachés à leur souverain. Il n'y a pas encore bien longtemps que les conserteurs du Manitoba cajolaient les électeurs d'origine française, que leurs tribuns —il s'en trouve encore aujourd'hui comme autrefois—déclaraient à tour de rôle qu'il ne fallait pas oublier que c'est à quatre cents Canadiens français que l'empire dut, en 1812, de conserver le Canada, le plus beau joyau de la couronne anglaise.

Je considère donc comme injurieuses les observations de l'honorable député de Frontenac, et c'est avec plaisir que j'ai entendu le représentant de la division Sainte-Anne (M. Doherty) répudier à peu près tout ce que son collègue avait dit. Si l'honorable député (M. Edwards) ou quelque autre membre de la gauche pensent que de telles remarques sont dans l'intérêt du peuple canadien, il est bien libre de professer son opinion. Mais les Canadiens français sont fidèles; ils sont fidèles à leur famille, à leur pays et à leur religion; ils sont fidèles à leur souverain et à leur Dieu; ils sont braves, fiers et doués de qualités brillantes; ils n'ont à s'incliner devant personne, ni devant aucun autre élément de la population.

M. LENNOX: Au nom de l'honorabe député de Waterloo-sud (M. Clare), je propose le renvoi à une autre séance de la suite de la discussion.

(La motion est adoptée et la suite de la discussion renvoyée à une prochaine séance.)

M. MOLLOY.

M. FIELDING propose à la Chambre de lever la séance.

M. BLAIN: La discussion sur la marine de guerre se poursuivra-t-elle demain?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à minuit quarante minutes, mardi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 8 mars 1910.

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

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 95), relatif à la marine de guerre du Canada, ainsi que sur l'amendement de M. Borden et le sous-amendement de M. Monk.

M. GEORGE A. CLARE (Waterloo-sud): Monsieur l'Orateur, pour des raisons qui vous sont connues ainsi qu'à plusieurs membres de cette Chambre, je n'ai pas depuis quelque temps pris part à la discussion d'aucunes questions d'importance soumises à cette Chambre; je me suis contenté de voter, afin que mon opinion sur les différentes questions fût connue. Je préférerais encore me contenter de voter en silence dans l'occasion présente, mais la question qui est devant nous est si importante, et devra avoir des effets si considérables, que je considère que je me dois à moi-même, à mes électeurs et au Canada de dire quelques mots. Je vous demande donc quelques instants d'indulgence pour me permettre d'expliquer mon attitude.

Avant d'entrer dans le sujet, je veux dire quelques paroles particulièrement des électeurs de Waterloo-sud que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre. Ces électeurs appartiennent à différentes nationalités; ils sont composés d'Anglais, d'Ecossais, d'Irlandais, d'Allemands, de Hollandais, de Russes, d'Autrichiens, de Suisses et de plusieurs autres nationalités d'Europe. Dans le partie sud de mon comté on trouve l'Ecossais intelligent et vigoureux qui s'est établi dans le canton de Dumfries-nord dont il a fait un véritable jardin de maisons et métairies magnifiques.

Nous avons aussi l'Anglais tenace et entreprenant, l'Irlandais courageux et généreux, l'Allemand paisible, honnête et industrieux, de quelque partie de l'empire allemand qu'il vienne, qu'il soit hollandais

de Pennsylvanie, mennonite, ou bohémien, qui n'a demandé aucuns privilèges spéciaux à nos législateurs, qui s'est plié aux conditions ne notre pays et qui obéit aux lois. A part ces gens, nous avons nos braves jeunes Canadiens qui savent jouer leur rôle en n'importe quelle partie du monde. Par l'assimilation de toutes ces nationalités, on trouve dans le comté de Waterloo, et j'espère que le ministre du Travail (M. King) me pardonnera, si je parle au nom du comté tout entier, une population qui n'est surpassée, je crois, aucune part dans notre Canada. Elle travaille d'accord et ses membres sont amis les uns les autres, ils s'aident mutuellement, et ils ont fait du comté de Waterloo une ruche industrielle. On rencontre dans tout le Canada les produits manufacturés du comté de Waterloo dont le nom est populaire dans toutes les familles. Il n'y a pas de meilleurs cultivateurs, il n'y a pas de terres mieux labourées aucune part. Mais par-dessus tout, ces gens qui appartiennent à des nationalités différentes, sont de loyaux Canadiens, et comme tels, fiers du grand empire auquel ils doivent allégeance.

Monsieur l'Orateur, mes parents sont nés en Allemagne. Ils étaient fiers de leur patrie ancienne, mais je crois qu'ils étaient encore plus fiers du pays où ils avaient établi leur foyer. Ils ont laissé en moi des sentiments d'amour, d'affection et d'attachement pour le grand pays où ils sont nés. Il y a quarante ans, l'empire allemand d'aujourd'hui n'était que des provinces éparses. En s'unissant ces provinces sont devenues une grande nation. Grâce à son système d'éducation, à ses écoles techniques et à la politique de protection inaugurée dans les années passées, l'Allemagne est devenue un grand pays manufacturier. Le peuple allemand est un peuple d'affaires, et, par la nationalisation des utilités publiques, il a montré ce qu'une nation pouvait faire. Les services de l'Etat rapportent des revenus immenses au pays et ont réduit proportionnellement les impôts. Le gouvernement impérial allemand, et les gouvernements des différents Etats de cet empire, ont pu, par l'exploitation des services d'utilité publique, réaliser en 1908 un profit de $277,385,095. Voici quelques-uns des chiffres:

Les terres à bail en Allemagne ont une valeur de $198,122,725, et elles ont donné un revenu à l'état de $7,925,309.

Les forêts, qui valent $730,898,200 ont rapporté, tous frais payés, $29,235,938.

Les mines, qui valent $128,907,125, ont rapporté $5,116,300.

Les chemins de fer de l'Etat qui valent $4,706,904,750, ont donné l'énorme profit de $189,916,190.

Les téléphones, télégraphes et services de la poste et de messageries, dans l'empire allemand, représentent une valeur de $694,816,650 et ont donné un revenu de $27,792,666.

Les autres services d'utilité publique représentent une valeur de $435,184,900, et ont rapporté un profit de $17,407,476.

La Bavière, une des provinces de l'empire allemand, paie 39 p. 100 de ses frais d'administration avec les profits réalisés dans l'exploitation des services d'utilité publique appartenant à l'Etat; la Saxe tire 31 p. 100; le Wurtemburg 38.7 p. 100; la Prusse qui forme les § de l'empire, paie 47.36 p. 100 de ces dépenses publiques avec les profits réalisés dans l'exploitation par l'Etat des services d'utilité publique. La Prusse retire de ses services de l'état, $176,000,000 ce qui est plus que deux fois le total des taxes de cet Etat, qui ne s'élèvent qu'à $85,000,000.

L'exploitation des services d'utilité publique dans l'empire allemand est un exemple pour le Canada. Elle est surtout, un exemple que pourrait suivre notre ministre des Chemins de fer qui administre à grande perte nos chemins de fer de l'Etat. Le peuple allemand excelle dans la littérature, dans les arts et dans les sciences. La population de l'Allemagne dépasse 65,000,000 d'âmes, et comme il a déjà été dit pendant ce débat, elle augmente au taux de plus de 1,000,000 d'âmes par année. L'Allemagne a un commerce étranger considérable et qui augmente continuellement. Ses navires marchands sillonnent toutes les mers du monde, et comme l'Angleterre, car l'Allemagne est exactement dans la même situation, il lui faut en conséquence de ce commerce étranger immense, avoir une marine de guerre pour le protéger. A mesure que le commerce augmente, le nombre des navires augmente, de même doit augmenter celui des navires de guerre.

Mais est-ce que le peuple allemand désire la guerre? Le peuple anglais désire-t-il la guerre? Je réponds non, il n'y a pas de danger que ces grands pays commerçants et manufacturiers qui se font concurrence sur les marchés étrangers se fassent d'autre guerre, que la guerre commerciale, qui résulte de la concurrence. Dans le passé ces deux grandes nations, l'Allemagne et l'Angleterre n'ont jamais eu de guerre entre elles; elles ont été des alliées fidèles dans plusieurs guerres soutenues pour le bien de l'humanité.

J'ai eu le plaisir de visiter l'Allemagne et l'Angleterre plusieurs fois. Comme homme public, j'ai cherché à connaître le sentiment des gens au sujet d'une guerre entre ces deux grands pays. Je puis vous assurer monsieur l'Orateur, et je puis assurer la population du Canada que les classes instruites et ouvrières en Allemagne ont un respect et un amour profonds pour la nation anglaise. Il peut y avoir dans l'armée et dans la marine des exceptions que je ne connaisse pas, mais je répète et je ne puis m'empêcher de le dire, que je porte un grand attachement au grand empire de

mes ancêtres. Ceux qui n'aiment pas leur pays ou ne s'aiment pas eux-mêmes ne sont pas de bons citoyens. Vous-même, monsieur l'Orateur, et vos compatriotes aussi conservent un sentiment d'amour et de vénération pour le grand pays de vos ancêtres. Vous portez intérêt à la France, vous êtes fier de son peuple merveilleux et du bien énorme qu'il a fait dans le monde; mais tout en étant fier de ce pays de vos ancêtres, cela ne vous empêche pas d'être fier de votre pays d'adoption; en réalité, je crois que cela vous rend plus fier du Canada, notre patrie.

Français et Allemands tiendront toujours pour le Canada et pour ses intérêts. La majorité du peuple de ce pays fera son devoir envers le Canada, envers l'empire, envers Sa Majesté le roi Edouard VII. Nous sommes un peuple uni, et nous ne pouvons différer que sur la meilleure manière de remplir nos obligations envers ce grand empire auquel nous appartenons, Monsieur le premier ministre a cru devoir, en présentant ce projet de loi, reprocher à l'opposition d'être en désaccord avec elle-même sur cette grave question. Il a fait un crime à l'opposition de ce qu'il y avait diverses opinions dans ses rangs. Oui, et je me plais à le dire, il y a diverses opinions dans nos rangs. Jamais question de quelque importance ne s'est agitée entre les deux partis qui se disputent la direction de ce pays sans qu'il y eût de part et d'autre des différences d'opinions. Je suis fier de ce que dans le parti conservateur il se soit trouvé, parmi les quatre-vingts loyaux citoyens qui le composent, des opinions diverses sur les meilleurs moyens à adopter pour aider l'empire. Il y a aussi de l'autre côté de la Chambre des opinions variées, mais elles n'ont pas le droit de se produire. On y obéit au commandement qui est donné et, quand viendra le vote, chacun de ces messieurs sera là pour appuyer le Gouvernement dans sa politique.

Des DEPUTES: Très bien! très bien!

M. CLARE: Vous pouvez applaudir, mais ce que je vous dis là, je le crois. Et si le premier ministre peut vous faire voter comme il vous plaît, il ne peut pas vous faire penser comme il lui plaît. Il n'a pas été prononcé du côté ministériel deux discours qui n'indiquent une plus forte divergence qu'il n'en a été vu de ce côté-ci de la Chambre. L'honorable député de Huron-sud (M. McLean) a dit au premier ministre et à ses partisans ce qu'il pense de l'Angleterre. Il a dit que nous lui devions du respect, mais rien de plus, par la raison qu'elle ne nous a pas payé notre grain ni nos produits plus cher qu'elle n'a fait aux gens de la république américaine. Ainsi, monsieur l'Orateur, l'honorable député de Huron-sud déclare que nous ne devons rien à l'Angleterre.

Il n'y a aucune loyauté chez lui. Il dit: Je n'ai rien à dire en faveur de l'Angleterre, puis il se retourne, et dit au peuple du Canada: Je suis prêt à voter la forte somme pour une marine qui ne sera d'aucune utilité pour ce pays, qui ne pourra servir à protéger ni ce pays ni l'empire britannique. A quoi cette marine est-elle destinée? Est-ce pour nous protéger contre la Patagonie, contre l'Uruguay? Jamais cette marine ne pourra nous protéger contre des nations qui ont le respect d'elles-mêmes. Je l'ai déjà dit, monsieur l'Orateur, et je le répète: je crois que la majorité des citoyens de ce pays sont de loyaux sujets de l'empire sans laisser d'être fidèles au Canada. Je me plais à reconnaître qu'il en est ainsi des membres de cette Chambre. Je crois que dans l'ensemble les membres de cette Chambre sont de loyaux Canadiens. S'il pouvait me venir un doute, si je pouvais douter qu'il y eût dans cette Chambre un seul homme n'aimant pas son pays, ce doute me viendrait du premier ministre lui-même qui, dans des discours prononcés aux Etats-Unis, a déclaré qu'il préférait le dollar américain au schelling anglais. Je n'aime pas à rappeler ces choses, et, malgré ses déclarations, je crois que notre premier ministre est un homme honnête, loyal à son pays, loyal à l'empire. Tout en admettant sa parfaite loyauté, je dois dire, cependant, qu'il a fait bien des erreurs dans sa carrière publique, et je vais en rapporter quelques-unes, pour que nous puissions ensuite décider si nous aurions bien raison d'accepter son opinion sur une marine canadienne. Lorsque sir John Macdonald, cet homme d'Etat is remarquable, présentait un projet de loi pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, destiné à franchir ce continent d'un océan à l'autre, où voyez-vous que s'est trouvé le premier ministre d'aujourd'hui? Du côté de l'opposition, monsieur l'Orateur; il n'avait pas foi en cette œuvre. Lui et son parti n'avaient de pensée que pour ces montagnes sans nombre que le chemin allait franchir.

Pour sir John Macdonald, pour le parti conservateur dont il était le chef, ils avaient confiance, ils comptaient que cette entreprise serait un bienfait pour le pays. Ils en ont poursuivi l'exécution en dépit du mauvais vouloir de l'homme qui pour l'heure était chef de l'opposition.

Que fait aujourd'hui ce même homme, devenu premier ministre? Nous le voyons marcher sur les traces de ce grand chef des conservateurs, il l'imite en construisant lui-même un chemin de fer à travers le continent. En principe, ses adversaires de la gauche ne lui ont pas fait d'opposition: ils ont seulement différé d'avec lui dans certaines questions de détails, où nous avons vu d'ailleurs, comme l'événement l'a justifié, qu'il s'était trompé, et

combien il s'était trouvé loin de compte dans son appréciation du coût probable de ce chemin de fer. Et quand il s'est agi d'union commerciale avec les Etats-Unis, ce mouvement, préjudiciable aux intérêts de l'empire, a reçu l'appui de notre premier ministre qui a entraîné la plupart de ses partisans dans cette politique. Si ce n'était pas là de la déloyauté, on peut bien dire que c'était tout comme. Grâce à Dieu, cependant, cette politique n'a pas prévalu, et je crois que le premier ministre en est aujourd'hui reconnaissant à la Providence.

Je vous assurerai bien, monsieur l'Orateur, que j'ai un réel chagrin d'avoir à signaler de telles erreurs de jugement chez cet homme, que personne n'admire plus que moi en dehors de la politique. Je le fais parce que j'y suis obligé, et je ne puis m'empêcher d'ajouter que, dans cette politique navale qu'il préconise, il commet la plus grande erreur de sa vie politique. La marine que ce Gouvernement se prépare à créer n'aura aucune efficacité; elle ne saurait protéger nos côtes, moins encore être de quelque secours à l'empire britannique Une semblable marine n'offrira au Canada aucune protection; ce sera un coûteux objet de luxe. Combien cette marine va-t-elle réellement coûter? nous n'en savons rien, et, sur ce point, nous n'avons aucune garantie de la part du ministre non plus que de son Gouvernement. A part tous ses autres défauts, une telle politique est encore susceptible de nous entraîner dans des difficultés qu'il serait bien difficile de prévoir aujourd'hui, difficultés qui nous viendront de pays bien proches. J'ai lu depuis le dépôt du bill de la marine, dans les journaux que demande avait été faite au Gouvernement de la part de personnes habitant les états voisins des Grands lacs sollicitant le privilège de bâtir des navires de guerre. Ce qui montre bien que l'on cherche là-bas à copier l'exemple du Canada.

Si l'on n'y prend garde, monsieur l'Orateur, il peut y avoir danger de complications entre les deux pays. C'est ainsi que la marine projetée constitue une menace pour nous. Pour ce qui est du coût de cette marine, le Gouvernement nous dit que, comme premiers frais d'établissement, ce sera 15 millions. et, ensuite, chaque année, sept millions pour l'entretien. Il va de soi qu'il nous faudra ajouter énormément à ces sommes. La construction ne s'arrêtera pas là; le Canada continuera à bâtir des vaisseaux, établir des chantiers et il serait difficile de prévoir la fin de nos obligations. Tout ce que nous pouvons dire, c'est que notre milice nous coûtait il y a quatorze ans un million et demi par année, aujourd'hui nous y dépensons sept millions. Nous pouvons donc prédire sans crainte que, pour ce double service de la marine et de la milice, le pays sera tenu à une dépense annuelle de 14 millions au moins, sans compter que ce chiffre ne peut manquer de s'accroître avec le cours des ans. Je ne pense pas qu'il y ait sur les bancs du ministère un seul homme prêt à nier que la dépense du Canada, pour son service militaire, doive être d'ici à bien peu d'années d'au moins 25 millions par an. Et que représente cette somme, monsieur l'Orateur? Avec vingt-cinq millions mis chaque année à la disposition du ministre des Finances, ce dernier pourrait emprunter sur la place de Londres de 800 à 1,000 millions de dollars, somme suffisante pour rebâtir la marine britannique toute entière. Voilà ce que nous allons dépenser dans ce pays. Avec une pareille somme, notre ministre des Finances pourrait non seulement construire le canal de la baie Georgienne, mais encore approfondir et prolonger celui de Welland, bâtir le chemin de fer de la baie d'Hudson, deux ou trois autres transcontinentaux et avoir encore de l'argent de reste dans ses coffres. Je suis opposé à cette marine. Ainsi que je l'ai dit, ce ne sera pas un protection pour le Canada, ce ne sera pas une protection pour l'empire. Au surplus, monsieur l'Orateur, le peuple, les électeurs de ce pays, ceux qui font et qui défont les gouvernements, devraient être traités avec un peu moins de désinvolture dans la circonstance, ils mériteraient d'être consultés. Je ferai appel à l'esprit de justice du très honorable premier ministre, et je lui demanderai de retirer ce projet de loi et d'ouvrir une consultation populaire. Si ensuite le peuple se déclare . . .

M. M. Y. McLEAN: L'honorable député me permettra-t-il de lui faire une question?

M. CLARE: Certainement.

M. M. Y. McLEAN: Est-il pour l'envoi d'une somme de vingt-cinq millions à la Grande-Bretagne?

Des DEPUTES: A l'ordre!

M. CLARE: Je n'aime pas que l'honorable député me fasse dire ce que je ne dis pas.

M. M. Y. McLEAN: Je ne fais rien dire à l'honorable député. Je me contente de lui poser une question.

Des DEPUTES: A l'ordre!

M. M. Y. McLEAN: L'honorable député veut-il me répondre?

M. CLARE: Oui, monsieur l'Orateur, je suis entièrement opposé à cette énorme dépense.

Est-ce là ce que l'honorable député veut savoir? Je n'ai pas bien compris sa question.

M. M. Y. McLEAN: Vous ai-je entendu dire . . .

Des DEPUTES: A l'ordre! Asseyez-vous.

M. l'ORATEUR: La parole est à l'honorable député de Waterloo (M. Clare) et on ne peut pas l'interrompre sans son consentement.

M. M. Y. McLEAN: Je ne fais que poser une question.

Des DEPUTES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: L'honorable député de Waterloo ne peut pas être ainsi interrompu lorsqu'il a la parole.

M. M. Y. McLEAN: Je veux simplement demander . . .

Des DEPUTES: Asseyez-vous.

M. CONMEE: L'honorable député de Waterloo . . .

Des DEPUTES: A l'ordre! Asseyez-vous.

M. CLARE: Monsieur l'Orateur, ce serait avec plaisir que je répondrais à la question de l'honorable député de Huron-sud si je pouvais arriver à l'entendre, surtout lorsque cela vient d'un homme qui dit ne pas savoir quelles obligations nous avons envers l'empire, et qui cependant serait prêt, monsieur l'Orateur, à voter d'abord quinze millions et ensuite indéfiniment sept millions par année pour une marine qui ne serait d'aucune utilité pour l'empire, ce qui d'ailleurs lui est bien égal.

M. M. Y. McLEAN: Monsieur l'Orateur. . .

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre, asseyez-vous!

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député de Waterloo ne peut pas être interrompu sans son consentement.

M. M. Y. McLEAN: Parfaitement, je lui demande la permission.

Plusieurs DEPUTES: Asseyez-vous.

M. M. Y. McLEAN: Monsieur l'Orateur, je désire. . .

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: J'ai déjà dit à l'honorable député que l'honorable député de Waterloo avait la parole et ne pouvait pas être interrompu.

M. M. Y. McLEAN: Monsieur l'Orateur. . .

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

M. CLARE: Depuis dix ans que je siège dans cette Chambre, je n'ai pas encore interrompu un seul de mes collègues et s'il se trouvait qu'un honorable député ne fût pas en bonne santé, je ferais tout mon possible pour l'aider. Monsieur l'Orateur, comment pouvons-nous faire pour le mieux notre devoir envers l'empire? Vous connaissez mes idées maintenant au sujet de la marine qui doit être construite au Canada. Vous savez que je n'y ai aucune confiance. Vous savez que je ne crois pas qu'elle sera une protection pour le Canada ou qu'elle sera d'aucune utilité pour la population de ce pays. Mais nous devrions étudier et examiner avec soin chaque pas que nous faisons vers la solution de cette importante question. Le première démarche à faire est de consulter le peuple du Canada, mais il y a un autre devoir que nous devons faire avant celui-là et je crois que c'est le suivant: un grand nombre d'immigrants d'Europe qui sont venus chez nous, apprécient la liberté dont ils jouissent chez nous par la suppression du service militaire et du fardeau du militarisme qu'ils ont dû supporter dans leur pays d'origine et ils craignent que leur pays d'adoption ne répète les erreurs que les nations européennes ont commises. Cela ne veut pas dire qu'ils ne sont pas prêts à défendre leurs foyers et leur pays.

Existe-t-il un moyen d'aider l'empire britannique et de faire ce qu'il attend de nous sans lancer actuellement le pays dans la construction des cuirassés et dans la guerre? Je crois que c'est facile. Le ministre des Finances devrait inscrire immédiatement au budget une somme suffisante pour construire sur l'Atlantique et sur le Pacifique des bassins de construction assez grands pour notre propre trafic et pour recevoir les plus gros navires de guerre de la flotte anglaise. C'est ce que lord Tweedmouth demandait aux colonies de faire, durant la conférence coloniale de 1907. Il s'exprima en ces termes:

> Je voudrais encore parler de l'établissement de bassins de radoub et de dépôts de charbon dans les colonies. Le développement énorme des navires de guerre modernes a créé des circonstances dont il faut tenir compte. Ces immenses navires modernes nécessitent de grands bassins qui puissent les contenir. Je crois que nous sommes assez bien pourvus de bassins. Actuellement en Angleterre et dans nos colonies, nous avons treize bassins de l'Etat qui peuvent contenir notre plus grand navire le Dreadnought. Je pense que durant les deux années prochaines, nous en aurons quatre de plus, ce qui nous fera en tout dix-sept bassins. Mais il est très désirable que nous ayons dans toutes les parties du monde des bassins qui pourront contenir ces grands navires, si par hasard il leur arrivait un accident ou s'ils étaient atteints pendant une guerre.

Je demande au Gouvernement de trouver assez d'argent pour commencer immédiatement la construction de ces grands bassins qui coûteront, sans doute, beaucoup d'argent, mais qui contribueront davantage à la défense de l'empire que la somme que le Gouvernement propose aujourd'hui de

dépenser. De plus, ces bassins développeront nos propres ressources.

En terminant, monsieur l'Orateur, je voudrais que nos énergies fussent dirigées de telle façon que nous puissions avoir la position la plus en vue parmi les nations du globe; je voudrais voir se développer sur cette moitié de continent une race active, virile, industrieuse, intelligente et progressive, prête à défendre ses foyers et désireuse de se réunir à l'Angleterre pour défendre l'empire. Je crois que le meilleur moyen de nous préparer à notre défense, c'est de développer rapidement et régulièrement les arts de la paix, de peupler les terres vierges presque illimitées du Canada et d'y attirer une population féconde, formée des meilleurs agriculteurs qui seront prêts en tout temps à défendre leurs temples, leurs institutions et leurs foyers; d'encourager et de construire d'immenses industries manufacturières qui fourniront non seulement aux besoins de notre population agricole et lui procureront un marché intérieur excellent, mais qui aussi emploieront nos abondantes provisions de matières premières et qui exporteront d'énormes quantités de marchandises fabriquées chez nous, dans tous les coins du globe. Ainsi les frontières étendues du Canada seraient en communication plus directe entre elles et avec l'univers, en améliorant et en multipliant nos moyens de comunications, nos facilités de transport, par terre et par eau, à l'intérieur du pays et sur l'océan, au point que nous aurons non seulement un système de transport intérieur sans rival, pour lequel la nature nous a si généreusement dotés, mais aussi une marine marchande qui pourra transporter les produits de notre agriculture, de nos pêcheries, de nos mines et de nos manufactures, sur les marchés des nations et nous permettre d'entrer en concurrence pour obtenir une part et une large part du commerce de transport sur les océans. Dans ce but je voudrais voir particulièrement encourager le développement de nos mines et des industries qui s'y rattachent, augmenter nos facilités de transbordement dans les ports, construire des bassins de radoub et rendre au Canada pour les navires d'acier, le rang qu'il occupait autrefois dans la construction des navires de bois. En un mot, je voudrais voir développer les ressources matérielles du Canada sur une vaste échelle, maintenir autant que possible la paix sur ses frontières et que dans toutes les demeures on puisse se procurer des vivres, des vêtements et du bonheur. Je voudrais que le Canada, faisant partie de l'empire, puisse vivre en paix et ne donner aucune occasion de querelles, mais que nous soyons prêts à protéger nos foyers, notre pays et notre empire.

M. M. B. NEELY (Humboldt): Je suis persuadé, monsieur l'Orateur, que la Chambre a écouté avec intérêt, sinon avec une surprise considérable la nouvelle doctrine qui vient d'être exposée par l'honorable député de Waterloo-sud (M. Clare). Cet honorable député semble regarder comme un crime que les députés de la droite expriment leur approbation unanime en faveur du bill naval qui a été présenté par le très honorable chef du Gouvernement. Mon honorable ami semble regarder la situation prise par l'opposition comme très heureuse et très fortunée—une position telle que chaque député peut penser comme il lui plaît, telle que chacun a un programme politique qui lui est particulier, de façon qu'on peut conclure que cette situation est l'anarchie. Si la position des membres de la droite qui sont unanimes à appuyer la proposition du Gouvernement, est l'esclavage, alors, je dis qu'on me donne l'esclavage.

Plusieurs DEPUTES: Très bien! très bien!

M. NEELY: Et si la position dans laquelle se trouvent les honorables députés de l'opposition est la liberté, alors je dis que je ne veux pas d'une semblable liberté. Il est plutôt étrange d'entendre nos honorables adversaires exprimer leur approbation pour leur division sur ce projet. Ils semblent croire qu'il y a là quelque mérite. Ce n'est certainement pas la position qu'ils avaient prise il y a un an quand cette question a été discutée sur la proposition de l'honorable député de Torontonord (M. Foster). Ce n'était certainement pas la position qu'avait prise alors l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) car j'ai sous les yeux ses paroles, telles qu'elles ont été reproduites dans le hansard du 29 mars dernier:

Je m'attacherai maintenant à l'examen du projet de résolution que le premier ministre a proposé, et je dois dire que j'en approuve cordialement plusieurs passages. Cependant, je désire faire une observation ou deux au premier ministre sans aucun dessein politique et sans esprit de critique, car mon plus grand désir serait de voir le Parlement et le public acclamer d'une seule voix la politique nationale concernant ce grand problème et le projet de résolution qui en serait l'expression.

C'est la position prise par le chef de l'opposition au sujet de la nécessité d'une entente unanime et il exprimait apparemment, l'an dernier, le désir général de la Chambre, quand le projet de défense a été présenté pour la première fois. L'opinion générale paraissait être alors que le Parlement du Canada devait se présenter en rangs serrés, comme n'ayant qu'une seule opinion sur cette question, non seulement aux yeux du peuple du Canada, mais en face de toutes les nations du monde qui pouvaient s'intéresser à ce que le Canada allait faire à propos de cette question de défense impériale.

Je voudrais poser une question—et je crois que j'ai le droit de le faire et d'exiger une réponse—qui est responsable de l'abandon de la position que les membres de la Chambre ont prise l'an dernier sur la résolution du 29 mars? Qui est responsable de l'abandon de la position prise à l'unanimité et qui semblait alors le désir des honorables députés des deux parties de la Chambre? Je suis persuadé que j'affirme ce qui ne peut pas être démenti, quand je dis que parmi les honorables député de la droite, au moment où la Chambre a été prorogée, l'an dernier, quand nous nous rendions dans nos foyers respectifs, il y avait dans nos cœurs, un sentiment de contentement et de satisfaction lorsque nous constations que sur cette question relative à ce que le Canada devait faire en vue d'aider la défense impériale pour le maintien de son intégrité comme nation, et la défense de nos propres rivages, les deux côtés de la Chambre avaient été unanimes à appuyer la résolution que nous avions adoptée. Le parti libéral, les membres du Gouvernement ont-ils abandonné la position qu'ils ont prise l'an dernier sur cette question? Je dis que non. Le très honorable chef du Gouvernement a présenté un bill exactement conforme à ce que demandait la résolution.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien! très bien!

M. NEELY: Et exactement conforme aux décisions prises par les délégués du Gouvernement qui avaient été envoyés pour s'entendre avec les autorités impériales relativement aux résultats de l'adoption de la résolution du 29 mars dernier. Pourquoi donc constatons-nous ce changement d'attitude chez nos honorables adversaires? Quel en est le motif? Quelques-uns d'entre eux nous disent que les propositions du Gouvernement ne sont pas en complet accord avec la résolution adoptée le 29 mars dernier. Mais, monsieur l'Orateur, l'insurrection a commencé, la séparation sur la résolution du 29 mars s'est produite avant que le Gouvernement n'ait présenté son bill naval.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien! très bien!

M. NEELY: La Chambre venait à peine d'être prorogée l'an dernier, quand de différents milieux politiques s'élevèrent des murmures de dissension qui peu à peu se changèrent en clameurs et devinrent bientôt une tempête de désapprobation de la part de certains personnages politiques qui siègent dans l'opposition, contre la résolution qu'ils avaient adoptée à l'unanimité l'année dernière.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien!

M. NEELY: Pour couronner le tout, l'honorable député de Jacques-Cartier se leva et annonça que, loin d'appuyer cette proposition, il demandait que le Canada ne fît rien du tout pour la défense du Canada ou de l'empire. Telle est la situation présente et les honorables députés de la gauche ne peuvent pas en sortir.

Après avoir suivi avec un vif intérêt tout ce long débat, je n'ai pas encore entendu une seule bonne raison pour excuser la volte-face de nos honorables adversaires. C'est pourquoi je dis que sous le rapport de l'unanimité nous avons le dessus sur nos adversaires.

Quelle était la situation à la clôture de la dernière session? Nous avions adopté une résolution en faveur du prompt établissement d'un service naval pour la défense du Canada et pour coopérer à la défense de l'empire; mais certains députés de la gauche, toute réflexion faite, s'imaginèrent qu'ils avaient commis une erreur de tactique, ou une erreur quelconque; ils changèrent leur batterie et se prononcèrent en faveur d'une contribution directe à l'amirauté anglaise.

C'est en vain que nos honorables adversaires cherchent à donner le change au public en épiloguant sur l'interprétation à donner à la résolution du 29 mars, puisque nous avons les déclarations réitérées de l'honorable chef de l'opposition sur le sens qu'il attribuait à cette résolution. Le 1er juillet, à Londres, l'honorable député parlant au Colonial Club, disait:

> On s'est ému dans les Iles britanniques parce que le parlement canadien, ni par une résolution, ni par une déclaration de son premier ministre ne s'était engagé à contribuer un, deux ou trois Dreadnought. Bien que la résolution, telle que rédigée et adoptée, puisse ne pas paraître aussi expressive que l'offre d'un ou deux Dreadnought, elle comporte l'adoption, par les deux partis d'une politique qui aura de meilleurs résultats pratiques que l'offre de Dreadnought.

Telle était l'attitude de l'honorable chef de l'opposition à la clôture de la dernière session. Mais ce n'est pas la seule circonstance dans laquelle l'honorable député se soit expliqué. Dans plusieurs autres circonstances, et dans diverses parties du pays, l'honorable député et son lieutenant (M. Foster) ont pris exactement la même attitude. C'est pourquoi je répète qu'ils chercheront en vain à faire croire qu'ils n'ont pas bien compris le sens et le but de la résolution de 1909..

La génèse de cette résolution est bien connue. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) proposa une résolution concernant la défense du Canada. Ce projet de résolution figura pendant des mois sur l'ordre du jour. Finalement, il fut mis en discussion, et fut adopté à l'unanimité par la Chambre après avoir subi certaines

modifications, acceptées par le premier ministre et le chef de l'opposition.

C'est dans ces conditions que la Chambre fut saisie de la question. Il ne peut y avoir erreur sur le sens et la portée de cette résolution du 29 mars. Mais quelle est aujourd'hui l'attitude de la gauche? Ce n'est pas sans un vif intérêt que les députés de la droite et le public en général, ont observé le courant de l'opinion dans les différents partis politiques, après la clôture du Parlement et qu'ils ont constaté l'étonnante volte-face des honorables membres de l'opposition.

Toutes mes sympathies étaient acquises à l'honorable chef de l'opposition, car je me rendais compte de l'énorme pression que lui faisaient subir les différents groupes de son parti.

L'honorable député de Provencher (M. Molloy) nous a expliqué hier soir d'où est parti le premier signal de l'insurrection dans les rangs du parti conservateur. Dans cette phase critique de l'évolution de son parti, le chef de l'opposition s'est trouvé dans une position qui lui a certainement valu les sympathies de la droite. Il s'est trouvé, en quelque sorte, dans la position du chef des Hébreux, qui avait conduit son peuple jusqu'aux rives de la mer Rouge.

Pris entre la résolution de 1909 et l'attitude hostile de ses alliés de la province de Québec, il eut à subir le choc du clan révolté qui criait "Des Dreadnought ou la mort."

C'est dans une situation critique que s'est trouvé l'honorable chef de l'opposition, peu de mois après la clôture de la session, l'an dernier.

Ce fut certainement une phase angoissante dans la carrière du chef de l'opposition. Tout le pays avait les yeux sur lui et se demandait s'il aurait la force et le courage nécessaires pour résister. A en juger par l'attitude qu'il a prise cette année, il semblerait que les instruments de torture si complaisamment décrits par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster)—le chevalet, les poucettes, la chambre de réflexion—ont eu raison de la vaillance du chef de l'opposition, et il a fini par baisser pavillon devant l'insurrection.

Le résultat en est qu'aujourd'hui que nous sommes en présence de deux programmes, je pourrais peut-être dire deux douzaines de programmes—celui du Gouvernement qui demande une flotte canadienne, construite au Canada, dirigée par le Parlement canadien, sous la juridiction du Parlement canadien, et les multiples propositions de la gauche, presque aussi nombreuses que les membres de ce parti.

Est-ce un crime pour le parti ministériel d'être unanime sur la politique du Gouvernement? Quelle serait aujourd'hui la position du Canada, si, ayant à prendre une décision sur une question aussi grosse de conséquences, nous avions sur les banquettes ministérielles, ceux qui siègent, à leur grand regret, dans les froides régions de l'opposition? Où en serait le pays, où en serait le Parlement sur cette grande question de la défense nationale? Nous serions en présence du programme du chef de l'opposition, du programme de son lieutenant de la province de Québec, du programme de ses partisans des autres provinces. Le Parlement et le pays seraient bien à plaindre si c'était à nos honorables adversaires qu'était dévolue la tâche de déterminer l'attitude du Canada sur cette question de défense nationale et impériale.

La résolution adoptée l'an dernier devait servir de base à la politique définitive qu'adopterait le Canada pour déterminer sa contribution à la défense du Canada et de l'empire. L'idée d'un plébiscite, de soumettre la question au peuple, est tout à fait étrangère au sujet qui nous occupe. Au mois de mars dernier, personne n'a parlé de plébiscite. Les orateurs de la gauche étaient d'avis qu'il s'agissait d'un devoir national, auquel le parlement ne pouvait se dérober, que nous avions l'obligation inéluctable de surveiller nos routes commerciales, de protéger notre marine marchande, de défendre nos côtes. Ils ne parlaient pas alors d'un appel au peuple, mais prétendaient que la question était du ressort exclusif du Parlement et que ce dernier devait prendre sur lui la responsabilité de la décider.

Tenant compte de l'attitude des deux partis, de l'attitude du chef de l'opposition et de ses partisans, de l'attitude du Gouvernement, telle que définie par le projet de loi qu'il a déposé, je demande quel avantage en résulterait, si la question était soumise au peuple. L'opposition propose une contribution directe de $20,000,000 ou $25,000,000, pour permettre à l'amirauté de renforcer la marine anglaise. S'imagine-t-elle que si le peuple ne veut pas d'une marine canadienne, il serait disposé à voter une contribution directe? De notre côté nous demandons que le Canada fasse son devoir, ou ce que le Parlement a déclaré l'an dernier être son devoir. L'opposition voudrait faire don à l'Angleterre d'une somme de $20,000,000 ou $25,000, sans que les contribuables de ce pays aient un mot à dire sur l'emploi de cet argent. Cette proposition est nouvelle et si l'ont veut un plébiscite, il faudrait le demander sur la question de la contribution directe et nous sur celle d'une marine canadienne.

Si le Parlement décidait de revenir à un plébiscite pour connaître le sentiment populaire sur l'attitude que le Canada doit prendre dans cette affaire, le questionnaire qu'il faudrait soumettre au peuple serait un document bien compliqué. Il devrait contenir toute une série de questions:

1. Etes-vous en faveur d'une marine canadienne, ou y est-vous opposé?

2. Etes-vous en faveur d'une contribution directe à l'amirauté anglaise pour renforcer la flotte impériale, ou êtes-vous opposé à cette contribution directe?

3. Etes-vous pour ou contre la création d'une flotte canadienne et aussi pour ou contre une contribution directe?

4. Si vous êtes en faveur d'une contribution directe, combien de fois faudrait-il la recommencer.

5. Etes-vous en faveur de l'empire ou êtes-vous contre l'empire?

Ce questionnaire fixerait mon honorable ami sur la question de savoir si une partie importante de la population de ce pays est fidèle au drapeau anglais et à la couronne d'Angleterre.

M. EDWARDS: L'honorable député pourrait poser cette question aux chefs du parti libéral. Cela répondrait à ce que je désire.

M. NEELY: Je n'ai jamais entendu les chefs du parti libéral exprimer les sentiments que leur prête l'honorable représentant de Frontenac (M. Edwards). Je tiens à dire en ma qualité de libéral, que je ressens l'imputation faite dans son discours par cet honorable député, alors qu'il a voulu donner à entendre que les partisans du très honorable premier ministre, dans ce pays, dans la province de Québec surtout manquaient de fidélité à la couronne britannique.

Quelques VOIX: Règlement!

D'autres VOIX: Reprenez votre siège.

M. l'ORATEUR: Le règlement de la Chambre est bien connu: on ne peut exiger d'un honorable député de répondre à une question quelconque. Il est défendu également de l'interrompre, si ce n'est que pour le rappeler à l'observance du règlement, ou pour lui demander de fournir, s'il y consent, une explication d'une nature personnelle; dans le cas contraire, il peut continuer son discours.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur . . .

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député (M. Neely) consent à ce qu'on lui pose une question . . .

Quelques VOIX: Règlement!

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, je m'adresse à vous.

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député (M. Edwards) en appelle au règlement, on doit entendre ses raisons.

M. EDWARDS: Je veux fournir une explication sur un fait personnel. L'honorable député a dit que . . .

Quelques VOIX: Règlement!

M. l'ORATEUR: On doit permettre à l'honorable député (M. Edwards) d'établir la raison pour laquelle il invoque le règlement.

M. CARVELL: Il n'en a pas appelé au règlement, mais il veut fournir une explisur un fait personnel.

M. l'ORATEUR: Dans ce cas il peut continuer son discours.

M. EDWARDS: L'honorable député (M. Neely) a faussement dit que je déclarais que la population d'une partie importante du pays manquait d'attachement envers l'empire. Il n'y a rien dans mon discours qui donne raison à l'honorable député de faire cet avancé; j'ai le droit de demander à l'honorable préopinant de donner corps à son accusation en citant les paroles dont je me suis servi, ou sinon de retirer cette accusation.

M. NEELY: Je crois comprendre assez bien les termes dont on se sert ordinairement lorsqu'on parle l'anglais. J'ai écouté attentivement le discours de l'honorable député; j'ai eu l'occasion de lire et de relire sa harangue dans les "Débats"; il m'est impossible d'en arriver à une autre conclusion que celle que j'ai indiquée. Si l'honorable député déclare que ce n'est pas l'interprétation qu'il voulait donner à ses paroles, qu'il ne voulait pas jeter du discrédit sur l'attachement à l'empire de notre population canadienne-française, je me verrai forcé par les règlements de cette Chambre d'accepter son explication.

M. EDWARDS: Je référerais simplement l'honorable député aux observations que je me suis permises en répondant à son propre avancé.

Quelques VOIX: Règlement!

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député fait allusion aux paroles qu'il a prononcées lui-même, on doit lui permettre d'établir quelle était l'interprétation qu'il donnait à ses paroles. S'il veut leur donner un sens quelconque il doit l'expliquer.

M. EDWARDS: Je déclare très formellement. . .

Quelques VOIX: Règlement!

M. NEELY: Monsieur l'Orateur,. . .

Quelques VOIX: Règlement!

M. l'ORATEUR: L'honorable représentant de Frontenac (M. Edwards) a pris la parole pour en appeler au règlement.

M. EDWARDS: J'ai demandé à l'honorable député (M. Neely) de retirer son affirmation qui tend à faire croire que j'ai accusé la population d'une partie importante du Canada de manquer d'attachement envers la couronne britannique. Je n'ai jamais porté accusation semblable et je demande à l'honorable député de retirer ce qu'il a dit à ce sujet.

Quelques VOIX: Règlement!

M. l'ORATEUR: L'honorable député (M Edwards) dit qu'il n'a pas fait semblable affirmation. Sa déclaration doit être acceptée.

M. NEELY: Je disais, avant que l'honorable député se levât pour invoquer le règlement, que s'il se repentait de la signification apparente de ses paroles. . .

Quelques VOIX: Règlement!

M. NEELY: Je consentirais volontiers à accepter sa déclaration.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, j'en appelle à votre décision. J'estime que l'honorable député doit retirer son affirmation, et je demande votre décision.

Quelques VOIX: Règlement!

M. NEELY: Parfait. Lorsqu'on m'a interrompu. . .

Quelques VOIX: Règlement! règlement!

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur. . .

M. NEELY: Monsieur l'Orateur.

M. GEORGE TAYLOR: Retirez d'abord ce que vous avez dit.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur, j'en appelle à votre décision.

M. l'ORATEUR: Je suppose que la Chambre veut que les règlements soient observés. Cet après-midi je me suis efforcé d'atteindre cette fin. Lorsqu'un honorable député déclare qu'on a attaché une certaine signification aux paroles qu'il a prononcées, on doit accepter son explication. L'honorable représentant de Humboldt devra se soumettre à cette règle.

M. NEELY: Malgré tout le respect que je dois avoir pour votre décision, monsieur l'Orateur, je dirai qu'il m'est impossible de voir comment on peut appliquer à mon cas le règlement de la Chambre que vous avez cité.

Quelques VOIX: Règlement!

M. NEELY: Quant à ce qui se rapporte à l'honorable député, j'ai déclaré que si je comprends ce que signifie ordinairement la langue anglaise—et je dois comprendre celle-ci—l'interprétation que je donne aux paroles de l'honorable député, telles que rapportées aux "Débats", c'est qu'elles imputent un manque de loyauté à une partie importante de la population de ce pays.

Quelques VOIX: Retirez cela.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur. . .

M. l'ORATEUR: Règlement!

M. EDWARDS: J'en appelle de nouveau à votre décision.

M. l'ORATEUR: Règlement! J'ai établi ce qu'est le règlement, et je suppose que la Chambre veut qu'on observe ce dernier. Du moment qu'un honorable député déclare qu'il a voulu ou qu'il n'a pas voulu dire une chose qui pourrait porter à une fausse interprétation on doit accepter l'interprétation qu'il donne lui-même à ses propres paroles. C'est le règlement de la Chambre. Du moment que l'honorable député de Frontenac a fait cette déclaration, on doit accepter celle-ci.

M. NEELY: Je déclarais auparavant—

M. l'ORATEUR: La seule chose c'est d'accepter la déclaration de l'honorable député (M. Edwards).

M. NEELY: J'ai déclaré que j'étais prêt à accepter l'interprétation que donnait à ses paroles l'honorable député. Je suis encore libre de croire que l'honorable député s'est servi d'une phraséologie défectueuse pour exprimer ce qu'il voulait dire.

Quelques VOIX: Ecoutez! écoutez!

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur—

Quelques VOIX: Règlement!

M. NEELY: Je fais observer que j'ai la parole.

D'autres VOIX: Règlement!

M. l'ORATEUR: L'honorable représentant de Humboldt a accepté la déclaration de l'honorable député, si je ne me trompe.

M. EDWARDS: Ce n'est pas ce que j'ai compris.

M. l'ORATEUR: Il peut certainement continuer à discuter le discours de l'honorable député.

M. EDWARDS: Ce n'est pas ce que j'ai compris de lui.

M. l'ORATEUR: Je comprends que l'honorable député de Humboldt accepte la déclaration de l'honorable représentant de Frontenac.

M. EDWARDS: Parfait, si c'est là ce que vous comprenez, monsieur l'Orateur, j'accepterai l'interprétation que vous donnez à ses paroles.

M. NEELY: Monsieur l'Orateur,—

M. R. L. BORDEN: Je ne crois pas que l'honorable député ait accepté cette interprétation, c'est pourtant, ce qu'il avait commencé de faire d'abord, mais il a immédiatement changé d'idée puisqu'il a réitéré sa première affirmation. Je ne crois pas que cela soit—

Quelques VOIX: Règlement! règlement!

M. l'ORATEUR: Règlement!

M. R. L. BORDEN: J'allais dire—

M. NEELY: Monsieur l'Orateur a décidé la question.

M. R. L. BORDEN: Si l'honorable député veut reprendre son siège jusqu'à ce que cet appel au règlement ait été décidé et réglé—

M. NEELY: Il a été décidé et réglé.

M. R. L. BORDEN: Non, il ne l'a pas été. J'en appelais au règlement parce que, bien que l'honorable député ait prétendu accepter votre décision, monsieur l'Orateur, il a, immédiatement après réitéré sa première affirmation, et je ne crois pas avec tout le respect possible, que c'est là le jour sous lequel on doit envisager un avancé d'un membre de cette Chambre relativement à la signification qu'on doit attribuer à ses paroles.

M. NEELY: En quoi cela concerne-t-il le règlement? L'honorable leader de l'opposition insinue que j'ai fait mine d'accepter la déclaration de l'honorable représentant de Frontenac. J'estime que ces paroles ne doivent pas être prononcées dans cette enceinte, d'après le règlement.

M. l'ORATEUR: Inutile d'essayer d'éluder le règlement de la Chambre. On doit accepter la déclaration d'un honorable député quant à la signification de ses propres paroles ou quant à l'intention qu'il avait en les prononçant.

M. NEELY: Monsieur l'Orateur, ayant surmonté ce point quelque peu difficile des règlements . . .

M. EDWARDS: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

Quelques VOIX: Règlement!

M. NEELY: Si l'honorable représentant de Frontenac s'attend à ce que je fasse sur cette question d'autres déclarations que celles que je me suis permises, je lui dirai que celles-là sont les seules que je me permettrai relativement à cette question.

Je lui ai dit que j'accepterai volontiers le sens qu'il attribue lui-même à ses paroles. D'ailleurs, je le déclare ici, ce n'est pas ce sens-là que ni moi ni la grande majorité des membres de la Chambre avons prêté à ses remarques.

M. EDWARDS: Vous n'osez pas citer mes paroles.

Des VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. NEELY: Quand l'honorable député m'a interrompu, je parlais des complications qui surgiraient en notre pays s'il fallait soumettre au jugement du peuple les nombreux programmes politiques que l'on expose à la Chambre, disant qu'au nombre des questions à faire décider serait celle de savoir si nous sommes pour ou contre l'empire et celle que fait surgir le sens à donner aux paroles de l'honorable député de Frontenac. S'il fallait en appeler au peuple, il serait juste, à mon sens, de lui poser la question sous ses aspects les plus divers; or, je le demande, en quoi un plébiscite sur la question entière de la défense impériale avancerait-il la Chambre ou le pays?

La seule explication de la volte-face de l'opposition sur cette question est fournie par l'honorable député de Terrebonne (M. Nantel) qui est venu déclarer devant la Chambre—j'ai dû me faire expliquer son discours, car je n'ai pas l'avantage de comprendre le français—qu'il avait voté la résolution de mars dernier parce que le premier ministre avait affirmé l'existence du péril allemand. Cette année, il ne veut plus de la création d'une marine canadienne parce qu'on lui dit que le péril allemand n'existe plus. Malgré toute sa nouveauté, cette explication de l'honorable député ne s'accorde pas avec l'attitude de ses collègues de la gauche qui motivent leur volte-face complète uniquement sur ce que l'empire est dans une situation critique et que la flotte formidable que l'Allemagne se fait construire constitue un danger pour la Grande-Bretagne.

Admettant que l'empire se trouve dans une situation critique, les membres de la gauche croient-ils vraiment qu'une contribution de $20,000,000 puisse avoir quelque effet bien sensible sur cette crise? Veulent-ils donner à entendre qu'il suffirait du don de $20,000,000 pour assurer le maintien de la paix entre l'empire britannique et l'Allemagne? A en juger par leur attitude, en effet, on dirait que le salut de l'empire dépend du don de $20,000,000 que ferait le Canada. S'il n'en est pas ainsi, s'il ne doit pas suffire de $20,000,000 pour assurer le salut de l'empire, force nous sera donc de renouveler cette contribution à différents temps.

Pas un seul député de la gauche n'a répondu à cette question que mon honorable collègue de Red-Deer posait dès le début du présent débat: Quel est, pour l'avenir, le programme de l'opposition à l'égard de la participation du Canada à la défense de l'empire? L'autre jour, le représentant de la division Sainte-Anne (M. Doherty) nous reprochait de soulever une objection purement illusoire en disant de la contribution en espèces qu'elle ressemblerait à un tribut payé à l'Angleterre. Voici ce que j'ai à opposer aux membres de la gauche: si le pays s'en tenait à jamais au régime des contribution, celles-ci devraient être périodiques; ce serait donc un tribut que le peuple canadien paierait pour le maintien de la flotte britannique. Ces contributions, nous les verserions ou par devoir ou par charité. Si c'est par devoir, c'est donc un tribut que paiera le Canada: ce sera l'impôt sans re-

présentation. Supposons pour les fins de la discussion que la situation critique dont parlent nos adversaires soit réelle; en mars dernier, l'empire n'était-il pas dans la même situation qu'aujourd'hui? Si l'accroissement de la flotte allemande constitue une menace ou un danger, si ce danger grandit avec les années, le Canada devra-t-il, l'an prochain et l'année suivante, verser de nouvelles sommes de $20,000,000 ou $25,000,000 à titre de contribution à la marine de guerre de l'Angleterre?

Si je m'oppose très énergiquement à la politique formulée par le chef de l'opposition, c'est que pour être effective— les membres de la gauche ne se gênent pas pour se servir de ce mot, eux qui ne cessent de répéter que la marine canadienne ne saurait être "effective"—c'est que pour être effective, la contribution doit faire partie de la politique permanente du pays et être versée périodiquement. Les plus graves objections que je trouve à la contribution directe ont déjà maintes et maintes fois été exposées à la Chambre; mais c'est la gauche elle-même, je dois le dire, qui s'est le plus vigoureusement opposé à ce mode de participation à la défense de l'empire. Lorsque, l'an dernier, il déposa son projet de résolution, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) s'opposa très énergiquement à ce que le Canada versât une contribution directe à l'Angleterre, et si je me permets de citer un ou deux courts passages de son discours, c'est uniquement pour mieux faire ressortir l'attitude que je prends aujourd'hui. Voici ce que l'honorable député (M. Foster) disait alors de la contribution en argent:

La première et la plus grande objection que j'aie à une contribution fixe, est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille, en pleine vigueur et santé, qui loue les services de son voisin, à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même.

Il ajoutait plus loin:

L'intérêt manifesté par mode de participation financière à une dépense exécutée par un autre, tel n'est pas l'idéal que je désire pour le Canada.

J'attribue un poids considérable, je dois le dire, à la dernière objection formulée par l'honorable député (M. Foster). En terminant le solide discours qu'il a prononcé sur cette question, mon honorable collègue de Lambton-est (M. Armstrong) manifestait son patriotisme et sa fidélité à la mère patrie dans les termes éloquents que voici:

J'ai une foi illimitée en mon souverain et en mon pays, un espoir qui ne saurait disparaître dans cet empire auquel j'appartiens. Que la marine de guerre continue à être le boulevard flottant de notre territoire, et que le parlement de la mère patrie reste toujours notre guide. La contribution la plus efficace que nous pourrions faire, contribution que nous n'aurons peut-être jamais l'occasion de renouveler, serait de fournir à la marine anglaise deux Dreadnought. Puis, s'il nous faut construire une marine, soumettons toute la question au peuple de ce pays, pour connaître son verdict. Je suis prêt à aider à la conservation de ce splendide héritage que nous avons reçu de nos aïeux. J'aime mon pays; j'ai foi en son avenir; je l'honore et je suis prêt à travailler pour lui, à vivre pour lui, et s'il en est besoin, à mourir pour lui.

Et cependant, monsieur l'Orateur, l'honorable député se prononce en faveur d'un programme qui l'empêcherait absolument, lui ou tout autre Canadien, de mourir pour son pays; il veut que nous donnions notre argent à l'Angleterre, qu'il ne soit pas créé de flotte canadienne, que nos jeunes gens n'aient pas l'avantage d'embrasser la carrière navale. Et c'est lui qui parle de mourir pour son pays! Mais la politique qu'il préconise lui permettrait tout au plus de mourir par fondé de pouvoir! Ce n'est pas là le genre de sacrifice qu'à leur titre de sujets britanniques les Canadiens doivent à l'empire qui veille sur leurs libertés.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) s'oppose à la contribution directe parce que ce mode de participation n'est pas de nature à éveiller dans l'âme des Canadiens des sentiments de patriotisme et de fidélité à l'empire comme le ferait la création d'une marine canadienne en laquelle nos jeunes gens trouveraient une carrière susceptible de leur fournir l'occasion de verser leur sang pour la défense du Canada et de l'empire. C'est là la position que je prends, moi aussi, touchant la contribution directe.

D'un autre côté, les membres de la gauche combattent avec acharnement et pour des raisons diverses la création projetée d'une marine canadienne. Pendant trois heures interminables, on a vu le représentant de la division Sainte-Anne (M. Doherty) s'efforcer de se persuader qu'il était de son devoir de voter contre le projet de loi déposé par le Gouvernement, et cela pour en arriver à la conclusion que le Canada ne participant pas à la politique étrangère de l'empire, le projet de loi est contraire aux droits du Canada en tant que colonie autonome.

Est-ce là l'attitude que prennent les ultra-loyalistes de Toronto ou de certaines autres parties de la province d'Ontario? Non; ils ont recours à un autre procédé. Ils disent du projet de loi que c'est une mesure séparatiste. Je ne sais qui a imaginé ce mot-là; ce doit être le champion des journaux à sensation, le "Mail and Empire" de Toronto, qui s'en sert à loisir et décerne l'épithète de séparatiste au premier ministre du Canada et à la flotte pro-

jetée, pour la seule raison que cette flotte devra relever du Parlement canadien.

Cela n'empêche pas le représentant de la division Sainte-Anne de venir nous chanter une autre chanson et de prétendre que la création de cette même flotte tend à dépouiller le Canada de son autonomie. C'est encore le vieux procédé: aux Canadiens-français de la province de Québec on tient un langage différent de celui que l'on tient aux électeurs de langue anglaise de la province d'Ontario. C'est toujours le même vieux jeu; nous y sommes habitués; il nous a donné assez de tablature lors de la dernière élection générale. A l'époque de cette élection, il m'est arrivé de mettre la main sur une brochure intéressante.

Je représente une circonscription dont une partie est habitée par un groupe nombreux de catholiques et l'autre, par des adeptes influents et zélés des loges orangistes. Un jour que je visitais le voisinage de ces loges, un ami me passa une brochure que je n'avais pas encore vue; elle portait au dos, imprimés en gros caractères, ces mots: "Prière de remettre à un ami", et en première page, ce titre: "The Duty of the Hour". Cette brochure, je ne l'ai retrouvée nulle part ailleurs dans ma circonscription; mais je dois faire savoir aux membres de la gauche que j'en ai fait imprimer quelque deux mille exemplaires que j'ai répandus par tout le comté. Je ne dirai pas que cela m'a aidé ou nui de quelque manière.

Je suis d'avis qu'à l'égard de toutes ces grandes questions d'intérêt public il ne devrait y avoir qu'un programme, un programme canadien et qui conviendrait également à la population des provinces anglaises et aux habitants de la province de Québec.

J'ai toujours quelque soupçon lorsque je vois les membres de l'opposition agiter le drapeau. On l'a souvent déployé au cours de la présente discussion; on a beaucoup parlé de fidélité et de désaffection. Or, la fidélité est l'une de ces vertus qu'il n'est pas nécessaire de proclamer sur les toits pour prouver aux gens qu'elle existe dans nos poitrines. Elle se prouve plus par les actes que par les paroles, et tandis que ces messieurs agitaient le drapeau et parlaient abondamment de fidélité, je n'ai pas découvert de preuves suffisantes pour me porter à croire qu'il y a plus de fidélité dans les rangs de l'opposition qu'au sein de la députatios ministérielle, ou même parmi mes collègues de la province de Québec.

Monsieur l'Orateur, je n'ai pas le dessein d'exposer bien longuement les motifs qui m'engagent à appuyer le projet de loi dont la Chambre est saisie. Je suis Canadien et j'"aime ma patrie. Je crois que, vu que le Canada est parvenu au rang qu'il occupe au point de vue de la richesse, des ressources matérielles et de la population, il est temps que nous contribuions un peu à la défense de nos côtes et au maintien de l'intégrité de l'empire. Mais je suis d'avis que nous devons le faire à notre guise. Je crois que cela est juste et conforme au sentiment de la masse en Angleterre.

Je lisais l'autre jour un article détaché du "Times", de Londres, un bon journal tory, l'une des feuilles les plus influentes de la Grande-Bretagne, et ce journal approuvait fortement le projet ministériel dont la Chambre est actuellement saisie. Il soutenait que le principe énoncé dans le présent bill, à savoir que la marine canadienne doit être sous la dépendance du Parlement du Canada, est le véritable principe sous tous les rapports. Mais nos amis de l'opposition doivent être plus tories que les tories; ils doivent protester de leur attachement à la couronne britannique plus hautement que la population d'Angleterre qui sont censés connaître les questions de défense mieux que les citoyens de ce pays qui ont eu si peu d'expérience en semblable matière.

En terminant, je désire déclarer que je suis très favorable au projet ministériel, à titre de représentant de l'ouest du Canada. La population de ce pays est cosmopolite Dans ma circonscription, bien qu'il y ait un grand nombre d'Anglais, il y a aussi plusieurs personnes originaires de différentes parties de l'univers. Ces gens sont venus sur nos bords dans le dessein de devenir citoyens canadiens, et j'ai la ferme conviction que la plupart de ceux qui sont venus des pays étrangers et ont prêté le sement d'allégeance à la couronne britannique, lorsqu'ils ont vécu trois ou quatre ans sous le régime des institutions anglaises, sont aussi attachés à ces institutions que ceux qui sont nés et ont grandi à leur ombre, parce que le contraste leur a permis de constater la grande supériorité des institutions anglaises comparées à celles de plusieurs nations du continent européen.

Je vous avoue, monsieur l'Orateur, que je n'aimerais à me représenter devant mes électeurs et à traiter cette question de la défense navale si je devais admettre que le Parlement du Canada, dont les membres ont été choisis par la population pour accomplir leur devoir, tirait la conclusion que le Canada n'est pas assez grand, qu'il n'a pas assez d'intelligence ni de ressources pour résoudre lui-même le problème de la défense nationale.

J'affirme qu'il serait parfaitement absurde de dire à mes électeurs, surtout à ceux de nos voisins qui ont franchi la frontière et sont devenus citoyens canadiens, que nous avons décidé d'envoyer là-bas des capitaux canadiens uniquement parce que nous n'avions pas assez de confiance en nous-mêmes pour réaliser ce projet dans notre propre intérêt. Dans l'Ouest, nous

sommes sur le seuil de la prospérité. Grâce au programme du présent ministère, à sa politique d'immigration et de transport, depuis quelques années, nous avons constaté de très grands progrès dans nos territoires de l'Ouest, et nous sommes bien aises d'aprendre que le ministère se propose de faire beaucoup plus. Nous nous réjouissons de savoir qu'il a l'intention de construire dans un avenir très rapproché un chemin de fer se rendant à la baie d'Hudson. Cette entreprise en elle-même constituera une forte contribution à la défense impériale, car ce chemin de fer raccourcira la distance qui sépare nos champs de blé de l'Ouest des marchés de l'univers, et offrira une route qui, étant située au nord, sera le chemin le plus sûr pour le transport des produits de l'Ouest en Angleterre. Dans l'intérêt de la population que je représente, j'approuverai la politique ministérielle qui implique l'exploitation de nos propres ressources à l'aide des capitaux canadiens et la possibilité pour les jeunes gens de ce pays d'entrer dans la carrière navale pour défendre la Canada et l'empire.

M. J. D. REID (Grenville): Je ne retiendrai la Chambre que quelques instants, et je ne le ferais pas si ce n'était que je n'aime pas à voter sans dire mot sur cette grande question. Bien que le débat ait duré assez longtemps, le temps a été bien employé, selon moi, car la question a été exposée au public comme elle ne l'aurait jamais été si cette discussion ne s'était pas engagée.

Quant à la question de fidélité, il n'y avait pas lieu de la mentionner. Je crois que, de l'Atlantique au Pacifique, tous nos concitoyens sont fidèles et désireux de faire de leur mieux pour le bien du Canada et de l'empire en général. Pour cette raison, j'aurais aimé qu'on déposât un projet de loi qui aurait obtenu l'appui unanime des deux partis. Je suis d'avis que le premier ministre aurait mieux fait de soumettre son bill au chef de l'opposition; dans ce cas tous deux auraient pu tomber d'accord à l'égard de quelque projet qui aurait ainsi obtenu l'approbation générale. Cela n'ayant pas eu lieu, force nous est de discuter la question telle qu'elle se présente.

On a beaucoup glosé sur la résolution du mois de mars 1909. L'honorable préopinant a soutenu que la gauche ne suit pas la ligne de conduite que cette résolution a tracée. Quant à moi, si les circonstances ont changé depuis, je ne conçois pas pourquoi nous ne nous plierions pas à la situation présente. A cette époque, nous croyions qu'un danger menaçait l'empire et nous étions tous d'avis qu'il fallait accomplir quelque chose.

Le premier ministre et tous les membres de la droite ont admis qu'il fallait faire quelque chose et nous avons été du même avis si bien qu'aujourd'hui nous sommes en présence de deux projets—celui du premier ministre et celui du chef de l'opposition. Nous différons d'opinion relativement à ces projets; mais, à l'égard de la résolution adoptée en mars dernier nous étions tous d'accord que le temps était critique et qu'il fallait faire quelque chose. Cependant, il y eut aussi des divergences d'opinions au sujet de cette résolution.

Le "Globe", de Toronto, prit une autre attitude que celle qu'il prend aujourd'hui, de sorte qu'il a changé d'opinion sur la question. L'honorable premier ministre a aussi modifié sa manière de voir puisque au mois de mars dernier il ne songeait nullement à la création d'une flotte canadienne. Ce n'est qu'après avoir constaté que le sentiment populaire le forcerait à agir qu'il s'est décidé à déposer ce bill.

Mon honorable ami (M. Neely) prétend qu'il a fallu exercer une forte pression sur le chef de l'opposition pour le faire consentir à proposer l'amendement que nous discutons en ce moment. Aucune pression n'a été nécessaire puisque la politique qu'il propose a toujours été celle qu'il a préconisée. C'est plutôt sur l'honorable premier ministre que la pression a été exercée. Je n'ai aucun doute que s'il n'avait consulté que ses propres sentiments, il n'aurait proposé ni la construction d'une flotte ni l'offre d'un Dreadnought.

Chose certaine c'est que l'Angleterre ne construit pas des Dreadnought et n'augmente pas la puissance de sa marine pour les beaux yeux du Canada, mais parce qu'elle se croit obligée de le faire pour conserver la suprématie maritime qu'elle exerce depuis des siècles. C'est parce que les autres nations construisent des Dreadnought et menacent sa suprématie que l'Angleterre est entrée dans cette voie. Ce sont les contribuables anglais qui supportent ce surcroît de dépenses et il est temps que le Canada fasse quelque chose pour venir en aide à la mère patrie dans les circonstances critiques où elle se trouve.

L'honorable premier ministre prétend que cette question se discute dans le pays depuis 1902. Pour ma part, je n'en ai jamais entendu parler avant cette session, et je ne connais aucun discours du premier ministre ou de ses partisans prononcé dans une partie quelconque du pays en faveur de la construction d'une flotte canadienne.

La première nouvelle que j'ai eu de cette proposition c'est quand le présent bill a été déposé, et je maintiens que, par déférence pour le peuple, on devrait lui donner l'occasion de se prononcer sur une innovation aussi lourde de conséquences, avant de le mettre dans la position où il se trouvera si jamais nous construisons une flotte.

En ce qui concerne la protection du puissant empire britannique, permettez-moi de

demander de quelle utilité la marine anglaise nous a été dans le passé, et de quelle utilité elle peut nous être dans l'avenir. Avons-nous retiré quelque avantage de cette grande flotte, en tant que Canadiens? Je citerai deux ou trois cas—j'en pourrais mentionner plusieurs—afin de démontrer de quelle utilité a été la flotte anglaise pour le Canada.

En 1886 ou 1887, des voiliers canadiens et leurs cargaisons ont été saisis et confisqués par le gouvernement des Etats-Unis. Les habitants de la Colombie-Anglaise le firent immédiatement savoir au premier ministre du Canada qui transmit aussitôt en Angleterre la nouvelle que les Canadiens de la Colombie-Anglaise éprouvaient du dommage, que leurs voiliers avaient été saisis et leurs cargaisons de peaux confisquées. L'Angleterre notifia aussitôt aux Etats-Unis qu'ils avaient tort et grâce à la protection de la marine britannique ces pauvres gens de la Colombie-Anglaise ont reçu $465,000 pour les marchandises qui avaient été confisquées, leurs vaisseaux leur ont été remis et une indemnité de $49.500 a été accordée aux équipages.

Si nous n'eussions pas eu la protection de la marine anglaise, croit-on que la Colombie-Anglaise aurait obtenu un seul sou? Les Etats-Unis savaient que nous étions protégés non seulement par la marine anglaise mais aussi par le soldat anglais, que tous les soldats du roi étaient prêts à verser leur sang pour la défense des Canadiens de la côte de la Colombie-Anglaise.

Il y a deux ans, nous avons eu un autre exemple sur la côte de l'Atlantique. L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et M. Rhodes, alors député d'Halifax, informèrent la Chambre que trois pêcheurs néo-écossais avaient été arrêtés dans l'Uruguay, qu'ils étaient en prison et que le Gouvernement canadien devait s'occuper de leur faire rendre justice. Le premier ministre câbla en Angleterre et un Dreadnought anglais fut envoyé immédiatement à l'Uruguay. Les prisonniers furent libérés, des excuses leur furent faites, on leur paya les torts causés. Rappelons-nous que le Dreadnought a été envoyé là aux frais du contribuable anglais. Nous nous rappelons tous aussi qu'un nommé McGee, de Montréal, fut arrêté dans le Guatemala. Le fait fut porté à la connaissance du premier ministre et ce fut avec plaisir qu'il câbla immédiatement en Angleterre, disant: un de nos sujets anglais, un sujet de votre roi, a été arrêté dans le Guatemala et justice devrait être faite. Un navire de guerre fut envoyé à San José, dans le Guatemala, et l'homme fut libéré immédiatement. Le commandant anglais exigea qu'on lui fît des excuses, et lorsqu'il demanda au prisonnier ce qu'on lui avait fait, il apprit qu'on lui avait donné cinquante coups de fouet. Le commandant dit: payez $500

pour chaque coup de fouet, ou mes canons vont tonner—et le Guatemala paya $125,-000.

Voilà des exemples qui montrent de quelle utilité a été pour le Canada la marine anglaise dans le passé. Que s'est-il passé aussi au sujet de nos missionnaires canadiens en Chine lorsqu'on a menacé de les faire mourir. Le seul fait qu'ils étaient sujets anglais a suffi pour les sauver de la mort. Nous avons eu plusieurs cas de ce genre dans le passé.

De quelle utilité sera cette marine dans l'avenir? Il est possible que d'autres Canadiens se trouvent dans l'embarras. Le premier ministre ne sera-t-il pas heureux de pouvoir câbler en Angleterre et dire; envoyez un autre Dreadnought pour protéger ce Canadien. Il n'y a pas de danger qu'il envoie un vaisseau de notre marine canadienne, parce que s'il en envoyait un, les probabilités sont qu'un navire de guerre d'un autre pays le détruirait avant qu'il atteigne sa destination. Je dis donc que cette marine canadienne ne lui sera d'aucun avantage pour protéger nos Canadiens à l'étranger et que nous serions obligés de nous adresser à la grande marine anglaise pour obtenir protection.

Supposons que nous envoyions en Angleterre une contribution suffisante pour construire deux Dreadnought que vous nommeriez "Ontario" et "Québec", si vous le voulez. Nous ne serions dans les obligations de personne s'il arrivait quelque chose à des Canadiens, et nous pourrions câbler à l'Angleterre d'envoyer ce Dreadnought pour protéger les Canadiens qui pourraient se trouver dans des situations difficiles, et si l'Angleterre ne pouvait envoyer nos Dreadnought que nous aurions construits, elle en enverrait d'autres. N'éprouverions-nous pas un sentiment de fierté si au cas d'une guerre nous apprenions que le "Ontario" et le "Québec" étaient à la tête de la grande flotte anglaise, et seraient peut-être ceux qui détruiraient ou aideraient à détruire l'ennemi qui pourrait attaquer l'empire anglais.

Le dernier orateur (M. Neely) a insisté fortement sur la question de taxation sans représentation. Depuis que je suis dans cette Chambre j'ai vu payer plusieurs contributions, mais on n'a jamais soulevé cette question de taxation sans représentation. Pendant cette session même, nous avons avec joie voté une somme pour aider aux sinistrés des inondations en France; nous avons envoyé cette aide avec plaisir et orgueil sans demander la représentation en France pour cela. Nous avons fait la même chose dans la guerre de Crimée et il y a d'autres cas semblables. Nous avons envoyé de l'argent à San-Francisco et nous n'avons pas demandé de représentation dans les Etats-Unis.

Le Canada est destiné à devenir un grand pays. Nos ressources sont considérables, nous avons de grandes richesses minières, un grand pays agricole et nous progressons très rapidement. Le temps est certainement arrivé où nous devons fournir notre part dans la défense du grand empire anglais. Si nous voulons rester dans cet empire, nous ne devons pas nous amoindrir en y restant aux frais de l'Angleterre et en lui demandant de nous protéger. Je suis fier conséquemment d'appuyer l'amendement de l'honorable chef de l'opposition, parce qu'il déclare que nous sommes prêts à faire quelque chose dès maintenant, que nous voulons avoir deux Dreadnought dans la marine anglaise, et qu'aussitôt que nous pourrons dresser les marins canadiens, nous les enverrons sur ces Dreadnought et ils seront au premier rang dans la grande bataille si la guerre arrivait. Mais le fait même d'avoir une grande marine conservera la paix dans l'avenir comme elle l'a conservée dans le passé. Je n'en dirai pas plus long; je me suis levé pour faire ces quelques remarques et expliquer que je ne voulais pas voter silencieusement sur cette question.

M. HONORE GERVAIS (Saint-Jacques, Montréal): Monsieur l'Orateur, je ne dirai pas grand chose au sujet des nombreux services que l'Angleterre a rendus au Canada, services dont quelques-uns ont été mentionnés par l'honorable député de Grenville (M. J. D. Reid), vu que je m'accorde avec lui sur ce point. J'admets aussi que le Canada a un grande dette de reconnaissance envers l'Angleterre pour les services qu'elle nous a rendus pendant les cent dernières années.

Au sujet de la troisième question qui a été soulevée par l'honorable député, celle de la contribution que le Canada devrait fournir à l'Angleterre je lui demanderai de bien vouloir s'accorder avec moi sur l'attitude que je prends et que je vais expliquer au cours de mes remarques. Le Canada, comme je le démontrerai, est prêt à accorder à l'Angleterre la forme d'aide qui a été convenue entre le Canada et l'Angleterre. Après ces quelques remarques, je vais expliquer le vote que j'entends donner sur ce bill (n° 95).

Monsieur l'Orateur, j'ai porté un grand intérêt au débat qui a eu lieu dans cette Chambre au mois de mars dernier au sujet de la résolution se rapportant à l'aide qu'il faudrait accorder à l'Angleterre pour donner plus de force à la marine anglaise. On demande aujourd'hui que le Canada fasse un pas de plus, et que le Gouvernement demande au Parlement de donner effet à cette résolution par l'adoption d'une loi intitulée "Loi concernant le service naval du Canada", et par une résolution subséquente pourvoyant à la dépense nécessaire pour l'établissement de ce service. L'article 53 de ce bill autorisera le Gouvernement à organiser une force navale volontaire permanente, à ses frais et à construire dans le Canada des navires dont les équipages et les officiers qui les commanderont seront canadiens, ou nommés par le Canada, pour défendre le Canada, d'abord, et aider à la défense de l'Angleterre, en cas de besoin, sous le commandement en chef du roi, ainsi que le requiert la situation politique du Canada.

La Chambre me permettra, monsieur l'Orateur, de donner quelques-unes des nombreuses raisons pour lesquelles ce bill devrait être adopté.

Pendant les vacances du Parlement, une assez longue conférence a eu lieu à Londres entre les représentants du gouvernement anglais et les représentants des colonies autonomes, pour déterminer quelle espèce d'aide devrait être donnée à l'Angleterre. Cette conférence a été le résultat naturel de réunions précédentes qui avaient été tenues entre quelques ministres anglais et les représentants des trois classes les plus importantes dans les quatre-vingt cololonies ou possessions qui vivent sous la souveraineté du Royaume-Uni d'Angleterre et d'Irlande.

Partout aujourd'hui on tend à remplacer le commerce territorial, local ou intérieur, par un commerce général ou en d'autres mots par un commerce maritime.

Le Gouvernement canadien demande aujourd'hui aux représentants du peuple réunis dans cette Chambre de donner leur opinion sur le programme qu'il soumet pour la création d'une défense navale, destinée à protéger le grand commerce maritime que les marchands canadiens sont en voie d'établir. Comme représentant de la ville la plus importante du Canada, la métropole commerciale, le grand port national du Canada, je ne puis donner mon vote sur cette grande question sans l'expliquer.

Mon devoir envers les électeurs de la cité de Montréal, comme envers moi-même, demande que j'explique par quelles réflexions, par quelle conception et par quel raisonnement, j'ai, librement, et indépendamment de toute influence étrangère, de même que de toute influence supérieure, formé mon opinion sur le plan que le Gouvernement nous soumet.

Je ne m'attends pas à ce que mes déclarations et mon vote plaisent à tout le monde, mais, du moins, je l'espère, ils satisferont ceux qui, après mûre réflexion, bien qu'ils ne pensent pas exactement comme moi, devront admettre qu'en agissant ainsi je n'ai eu en vue rien autre chose que le bien et la grandeur de mon pays.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de jeter un coup d'œil rapide sur les travaux et le développement de quelques-uns des grands empires du passé, dont la grandeur

a été basée sur leur commerce maritime. Quelques-uns de mes honorables amis ont cité quelques-unes des leçons du passé, et je les ai écoutés avec beaucoup de plaisir, parce que le passé a toujours été pour l'humanité le meilleur maître. Dans tout ce que nous faisons, quelles que puissent être nos opinions diverses, nos divisions et nos luttes, nous n'en sommes pas moins obligés de chercher dans le passé les meilleures méthodes de résoudre les problèmes du présent.

L'histoire nous montre que les nations les plus riches et les plus heureuses sont celles qui ont consacré le meilleur de leurs énergies et de leurs richesses à fonder et à maintenir un grand commerce maritime au moyen d'une marine marchande et d'une marine de guerre.

La Chambre me permettra de signaler brièvement les meilleurs exemples dont je me rappelle, pour établir la justesse de mon opinion, Athènes, Lacédémone, la Crète, Lesbos, Chios, et toutes les villes et colonies grecques n'ont compté dans le monde politique qu'au moment où, par une réunion habile et coûteuse de leurs forces, de leur argent et de leurs navires, et sous la conduite d'un amiral athénien, (si l'on me permet d'employer une appellation moderne pour désigner son commandant), elles ont mis sur la mer une flotte assez puissante pour repousser les barbares asiatiques et leurs autres ennemis. Du moment, et de ce moment-là seulement, que les Grecs eurent la flotte la plus puissante, ils devinrent les maîtres politiques de l'ancien monde.

La Grèce s'est trouvée au zénith de sa puissance durant la période qui s'est écoulée entre la date de la bataille de Salamine et celle d'Ægos-Potamos, qui sont l'alpha et l'oméga de sa prééminence politique et commerciale. Rome est restée une puissance de second ordre jusqu'à la bataille d'Antium, ou tant que les Romains ne purent envoyer de navires pour conquérir Carthage et l'Asie Mineure, et dominer sur mer comme ils dominaient sur terre. Durant le moyen-âge, Venise et Gênes furent les suprêmes arbitres de la politique en Europe, simplement parce qu'elles étaient les maîtresses incontestées de la Méditerranée. Les villes les plus prospères de l'Europe, durant les quatre cents ans qui s'écoulèrent du douzième au seizième siècle, ce furent les quatre-vingts villes libres dont les délégués se réunissaient tous les trois ans, à Lubeck, à Cologne ou à Hambourg, dans le but de fixer la contribution de chaque ville, de s'assurer de nouveaux privilèges de commerce, et d'affermir leurs privilèges tant anciens que nouveaux. Il n'a jamais existé d'état monarchique ni d'état "polyarchique" pour s'imposer au même degré au respect et aux égards des autres monarchies ou républiques, que ces quatre-vingts villes formant ce quasi état connu sous le nom de ligue hanséatique. J'observe avec étonnement l'énorme gaspillage d'énergie humaine et de richesse qui ont été appliquées à élever sur les ruines de la puissance de Venise cet autre grand empire portugais, qui a été le maître du monde au quinzième siècle, aussitôt après la découverte de la route vers l'Orient passant par le cap des Tempêtes, pour me servir de la désignation donnée par Camoëns. Et puis, à la suite de la répartition des terres encore inconnues par les papes Nicholas V, en 1454, et Alexandre VI en 1493, l'Espagne prend pied en Amérique et étonne l'Europe par l'étendue et la richesse de ses nouvelles découvertes. L'Espagne est suprême en Europe durant le seizième siècle. Les Pays-Bas s'assurent le monopole du commerce mondial pendant le dix-septième siècle, grâce à l'audace, à l'activité et au zèle de leurs marins. La France au dix-huitième siècle est l'arbitre des destinées maritimes du monde, et ce n'est qu'alors qu'elle est reconnue comme la grande puissance de l'Europe.

Après Trafalgar, l'Angleterre devient, et est restée jusqu'à nos jours, la nation dominante, à cause de la suprématie incontestable de sa flotte. Mais voici qu'aujourd'hui d'autres Etats organisent des marines marchandes, et, comme complément nécessaire, des marines de guerre. Notre génération sera témoin de la concurrence que vont se faire nombre de pays maritimes en vue de s'assurer la haute main sur le commerce du monde. Aujourd'hui, sur un total de quarante-huit nations, trente se livrent au commerce maritime, et les destinées du monde ne sauraient dépendre plus longtemps de la prépondérance d'un seul pays.

Les trésors de l'univers ne peuvent plus être facilement exploités par une nation ayant à son service quelques milliers de marins audacieux pour protéger un nombre beaucoup plus grand d'armateurs, de commerçants, de marchands et de gens entreprenants. Il n'est pas de peuple qui ne paraisse disposé à envoyer ses jeunes gens, et même des citoyens plus âgés à la conquête des richesses de pays inexplorés ou non encore développés. La fièvre des affaires, la soif de s'enrichir, sont en évidence de toutes parts. Partout on observe la tendance, très explicable du reste, à se pourvoir d'une marine marchande, aussi bien que d'une marine de guerre pour la protection de celle-là; l'une ne va pas sans l'autre. Les nations modernes se commercialisent de plus en plus, et se préparent à concourir en vue de la répartition de la richesse mondiale. Mais, cette concurrence, toute amicale qu'elle puisse être au début, ne saurait qu'aboutir à la guerre. A la suite des guerres à coup de tarifs, il est facile de prévoir qu'il éclatera des guerres

M. REID.

qui se décideront à coups de canon. L'Angleterre se trouve aujourd'hui en présence de cet état de choses, et le Canada ne saurait plus longtemps se fermer les yeux sur la situation. L'émoi qui se produit aujourd'hui en prévision d'une guerre avec l'Allemagne est un phénomène d'occurrence assez fréquente; et pourtant, monsieur l'Orateur, on ne saurait perdre de vue cette circonstance qu'entre officiers allemands aujourd'hui il est d'usage de porter une santé à la "prochaine rencontre", en entendant par là leur rencontre à bord du premier cuirassé anglais qu'ils auront capturé.

C'est à ce tournant de l'histoire de l'Angleterre et du Canada qu'on nous invite à envisager la possibilité de démêlés politiques futurs. En vue de mettre le Canada à même de parer à toute éventualité, diverses propositions nous sont faites. Quelles sont-elles? Voici en quoi consiste la première: offre de deux Dreadnought pour le moment, puis, une période de repos jusqu'à ce qu'on ait obtenu des résultats satisfaisants de l'application d'un programme encore inconnu de défense. L'auteur de cette proposition est l'honorable leader de la gauche. Voici en quoi consiste la seconde: que le Canada fasse virilement sa part, et, bien entendu, son parrain c'est l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster). La troisième proposition consiste à ne rien faire tant qu'un plébiscite n'aura pas eu lieu, avec une déclaration de dévouement inaltérable envers la couronne anglaise comme garantie de bonne foi; et, si j'en crois le témoignage de cette publication officielle qui porte le nom de feu M. Hansard, son auteur est l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), qui, après une campagne de six mois, est parvenu à grouper autour de lui quelque mille personnes, jeunes gens pour la plupart, sur les deux millions d'habitants de la province de Québec.

En quatrième lieu, je mentionnerai en bloc dix ou douze autres propositions diverses et variables, qu'on me pardonnera de ne pas faire connaître, car elles n'ont d'autre fondement pour la plupart que des extraits de journaux, des pièces de vers et de fausses interprétations de l'histoire. Est-il aucune de ces propositions qui soit aussi claire, aussi nette et aussi patriotique que celle du Gouvernement? Monsieur l'Orateur, j'ose dire que non. Les deux propositions mentionnées tout d'abord sont indéfinissables, impraticables, et dès lors ne doivent pas arrêter notre attention. Quant à la troisième, elle est illogique et illégale; elle dénie à cette Chambre, élue pour une période de cinq ans, le droit de dépenser un trentième des recettes du Canada pour sa propre défense, alors, que nous pourrions, si nous le jugions à propos, appliquer les recettes tout entières à l'achat de pistaches de terre. Le cabinet, en vue de se rendre au désir de l'Angleterre, propose aujourd'hui au Parlement de voter une somme de $12,000,000 pour construire des navires une fois pour toutes, plus une somme d'un peu moins de $4,500,000 pour leur entretien annuel. C'est donc une dépense annuelle d'un million et un tiers pour l'entretien et l'équipement de navires dont la construction a coûté $4,000,000.

La proposition du ministère a évidemment pour objet l'établissement d'un plan de défense pour le Canada et de coopération avec l'Angleterre, suivant le désir de celle-ci, et répondant à peu de choses près aux demandes faites par cette dernière, que je crois formulées en termes exprès dans les rapports de la conférence de la défense navale de 1909, si on les interprète à la lumière des circonstances dans lesquelles cette conférence a eu lieu.

Or, monsieur l'Orateur, y a-t-il lieu pour nous de faire la sourde oreille aux demandes de l'Angleterre? J'ai longtemps tardé à faire connaître mon humble opinion quant au mode de solution de ce problème, dont l'importance au point de vue économique et social est incontestable. Je le déclare de prime abord, dans le règlement de cette question, il importe de ne pas se laisser aveugler par des antipathies de race, des préjugés religieux ou des souvenirs historiques, mais il faut se laisser guider entièrement par les enseignements de la raison, s'inspirer du sentiment de la légalité et d'un attachement bien compris aux intérêts de notre cher pays. En premier lieu, je ferai bien, si je ne me trompe, de définir exactement la situation politique du Canada par rapport aux nations étrangères et à la Grande-Bretagne, et cela va nous mettre à même de constater assez nettement que le Canada n'est pas libre de rejeter les demandes de la Grande-Bretagne. Je ne partage pas, il me faut l'avouer, l'opinion émise dans la plupart des discours qui ont été prononcés et dans la plupart des écrits et articles de journaux qui ont paru depuis un demi-siècle, quant à la grande somme d'indépendance dont jouirait le Canada. Je sais bien que l'Angleterre a été assez généreuse dans le cours de cette longue période pour laisser à nos auteurs, nos journalistes, et orateurs toute liberté de dire au peuple canadien que nous sommes parfaitement libres et indépendants d'elle, que nous sommes nos propres maîtres, tant en ce qui regarde nos rapports avec l'Angleterre qu'avec les autres états.

Mais c'était là, à mon avis, un exposé assez équivoque de la situation que le Canada occupe aujourd'hui, tant par rapport à l'Angleterre que par rapport aux autres états. Je m'en rends compte, il est assez fâcheux, humiliant même, d'avoir à dire ces choses à mes concitoyens; mais je ne

saurais les passer sous silence, lorsqu'il s'agit d'indiquer quel est le devoir du Canada aujourd'hui à l'égard de cette demande de secours qui lui vient de la Grande-Bretagne, à la veille d'engager la bataille pour la suprématie commerciale. Je dois dire que le Canada, en cette année 1910, aux termes des prescriptions du droit international, est simplement une province de l'empire britannique, sans situation légale aucune vis-à-vis des états étrangers. Notre pays ne présente aucun des caractères (au nombre de huit ou dix en tout) qui distinguent un état, groupement d'individus ne relevant d'aucune puissance humaine, "relevant de Dieu seul" suivant une expression du quinzième siècle. En repassant les différents types d'état, je suis bien forcé de reconnaître que notre pays n'est ni un état souverain, comme l'Angleterre, ni un état demi-souverain comme était la Bulgarie, ni un état neutre comme la Belgique, ni un simple protectorat comme Tunis, ni même un état tributaire comme l'Egypte. Ces rapprochements sont utiles en ce qu'ils nous permettent de nous rendre compte exactement de la modestie de notre état politique dans le monde. Doté d'une organisation politique variable au gré du parlement de Westminster; empêché de tirer parti des productions de son territoire par la négociation de ses propres traités de commerce; sans compétence en vue de la confection de lois non sujettes au veto; hors d'état de protéger ses citoyens à l'étranger à l'encontre des autorités judiciaires ou administratives; sans titre à des égards de la part de l'étranger; sans droit d'envoyer des agents diplomatiques dans aucune partie du monde; incapable de se faire reconnaître à l'étranger; inapte à conclure ses propres traités, impuissant, à moins d'une autorisation spéciale à émettre des lettres patentes de commandement aux officiers soit de terre soit de mer; incapable même de se charger de la défense de son propre territoire, le Canada ne s'en prétend pas moins aujourd'hui une nation. En disant à mes concitoyens ce que nous sommes réellement, j'espère leur inspirer le désir d'être un jour ce qu'ils pourraient être. Bien que cette description de la personnalité du Canada ne soit pas très flatteuse, je suis persuadé que la création de cette marine aura l'effet d'augmenter prodigieusement l'importance de notre pays, et c'est ce qui m'engage à voter en faveur de l'adoption de ce projet de loi.

Le Canada à l'heure actuelle n'a pas droit de communiquer avec un ministre des affaires étrangères, même par l'intermédiaire de son premier ministre, à moins que ce dernier ne soit porteur de lettres patentes émises par le ministre des affaires étrangères de la Grande-Bretagne. A tel point, que dans le cours des négociations relatives au traité franco-canadien, l'honorable M. Fielding et l'honorable M. Brodeur dûrent se faire autoriser en tous points par l'Angleterre à communiquer avec le ministre du commerce en France, et dûrent être présentés à ce dernier par l'ambassadeur d'Angleterre à Paris. Je citerai comme circonstance unique, indiquant ce qu'on pourrait appeler une reconnaissance du Canada par une nation étrangère, cet article du traité franco-canadien qui permet à un employé nommé par le Canada de certifier les lettres de voiture ou certificats de provenance des marchandises pour leur donner l'effet légal. C'est à peu près la limite extrême de la compétence de notre pays en matière de relations internationales.

La Chambre me pardonnera de lui rappeler qu'il y a quelques semaines l'agent du Canada à Anvers dût faire disparaître son enseigne, portant l'indication "Agence du Canada", à la demande du consul anglais dans cette ville, sous prétexte que cela pourrait créer une confusion dans l'esprit des Belges sur la véritable situation politique du Canada.

Le Canada n'a pas de drapeau, si nous n'acceptons pas comme tel le pavillon emblématique que nos marchands ont été, il y a quelques années, autorisés à hisser au haut de leurs mâts. Et je n'ai pas besoin d'argumenter bien longuement pour montrer qu'en fait de statut international, le Canada n'en a aucun, puisque le nom même de notre pays: "Dominion," que nos traducteurs français ont avec orgueil, mais très improprement traduit par le mot "Puissance," est là pour nous rappeler que nous ne sommes qu'un domaine de la couronne; pour nous servir du langage de la loi de 1834, qui définit les pouvoirs du conseil privé en Angleterre et donne à ce tribunal suprême une juridiction illimitée sur tout jugement prononcé par une cour de quelque colonie, "Dominion," ou établissement de Sa Majesté. D'une façon générale, je pourrais signaler bien d'autres cas de déception provenant de notre terminologie politique et administrative. Si maintenant nous examinons la situation du Canada à la lumière du droit public de l'Angleterre, que voyons-nous? Nous voyons que, par une délégation de pouvoirs, un corps législatif fédéral et neuf législatures provinciales veillent aux rapports des citoyens entre eux, à l'application des lois civiles françaises ou du droit commun anglais, à la nomination de juges qui décident des procès provenant d'une vingtaine de contrats et, finalement, surveillent l'administration des affaires municipales. On ne trouve dans la loi de 1867 nulle garantie constitutionnelle limitant le pouvoir de la Grande-Bretagne d'imposer des taxes à ses colons du Canada. En consultant les articles 91 et 92 de cette loi, nous voyons que même notre pouvoir de faire, par natura-

lisation, des sujets anglais est très limité, puisque nos sujets anglais naturalisés sont considérés comme tels dans les limites du Canada seulement et ne sont pas des sujets anglais dans les Iles Britanniques, ni même dans aucune autre colonie anglaise que le Canada. Si nous examinons les statuts de l'Angleterre, nous y trouvons nombre de lois applicables au Canada, et l'on se met peu en peine de savoir si elles sont incompatibles avec nos propres lois. Permettez-moi par exemple de vous citer la loi sur les prisons dans les colonies, la loi sur les délinquants, sur le mariage, sur les fortifications, sur les tribunaux, sur le clergé, sur le procureur général, sur les lois coloniales, sur la naturalisation, sur la marine marchande, sur les lettres de change; et en dernier lieu, mais non la moins significative, la loi de 1865 sur la validité des lois coloniales, 28-29 Victoria, chapitre 63, laquelle déclare que toute loi rendue par une législature qui serait incompatible avec les intérêts du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande est par le fait même nulle et de nul effet. C'est pour se conformer aux prescriptions de cette dernière loi qu'on a inséré l'article 18 dans le projet de loi actuellement soumis à nos délibérations. Il faut que notre flotte reste à la disposition de l'Angleterre dans les cas urgents; autrement ce projet irait au delà de nos pouvoirs et serait de nul effet. Avec votre permission, je vais lire certain passage de la loi de 1865:

Le mot " colonie " dans cette loi comprendra toutes les possessions extérieures de Sa Majesté dans lesquelles il y aura une législature.....Les mots " législature " et " législature coloniale " signifieront, l'un et l'autre l'autorité, autre que le parlement impérial, ou Sa Majesté en conseil, à laquelle il appartient de faire des lois pour une colonie. Toute loi coloniale qui est ou serait susceptible d'être, sous un rapport quelconque, incompatible avec les dispositions d'une loi du parlement s'étendant à la colonie à laquelle cette loi peut se rapporter, ou incompatible avec une loi, un ordre ou un règlement fait sous l'autorité de cette loi du parlement, ou ayant dans la colonie la force et l'effet de cette loi, se lira subordonnément à cette loi, ordre ou règlement, et sera et demeurera, dans la mesure de cette incompatibilité, absolument nulle et de nul effet.

Voici maintenant ce que dit l'article 15 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord:

A la reine continuera d'être et est par le présent attribué le commandement en chef des milices de terre et de mer et de toutes les forces militaires et navales en Canada.

Après avoir lu ce bill et les actes de 1867 et de 1661, il faut admettre que ce projet étend, plutôt qu'il ne restreint, l'autonomie du Canada. La fameuse question qui s'est élevée au sujet de l'interprétation des mots "shall" et "may" se trouve réduite à rien. Je vais vous lire l'article 18 du bill 95, où se rencontre le mot "may", qui a donné lieu à tant de discussions:

En temps critique le Gouverneur en conseil peut (may) mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit, à la disposition de sa Majesté pour service général dans la marine royale ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

Si, maintenant, ce projet était adopté sans l'article 18, il serait incompatible avec l'article 15 du statut impérial que je vous ai cité tantôt, c'est-à-dire avec l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867, conforme au chapitre 6 d'un statut de 1661, le premier du règne de Charles II, intitulé: "Loi déclarant le droit exclusif du roi au commandement de la milice, etc."; incompatible aussi avec les règlements faits sous l'autorité de ces mêmes lois, et, par cela même, notre projet de loi serait nul et de nul effet. Ce n'est peut-être pas le moment de rappeler à cette Chambre que personne autre qu'un pirate, prêt à subir les conséquences de sa témérité, ne peut, depuis le traité de Paris de 1856, commander un navire de guerre sans être porteur d'une patente de l'Etat. Sans l'article 18, le bill 95 violerait le droit international.

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

Reprise de la séance.

M. GERVAIS: Monsieur l'Orateur, pour faire suite à mes remarques d'avant la suspension de la séance, je puis dire que l'on pourrait citer bien d'autres lois du Parlement, bien d'autres faits établissant que le Canada, après tout, et malgré la loi de 1867, est encore aux yeux de l'Angleterre une de ses quatre-vingts provinces. Oui, monsieur l'Orateur, il en est ainsi, bien que le Canada ait un gouvernement responsable, ayant le droit de dépenser l'argent de ses administrés, dans leur intérêt en général, et sans que l'autorité du souverain intervienne plus que de raison. Il en est ainsi, bien que le Canada soit pour l'Angleterre une colonie de premier ordre, non pas une colonie de la couronne, administrée par un gouverneur et par un conseil nommés par l'Angleterre. Il en est ainsi, bien que le Canada ne soit pas une colonie à charte, c'est-à-dire une colonie gouvernée par quelque société de commerce. Malgré tout cela, monsieur l'Orateur, vous me voyez tout prêt à applaudir lorsque notre chef distingué proclame que le Canada est une nation.

S'il faut que le Canada aide l'Angleterre, j'aime encore mieux que ce soit comme possession anglaise, sachant quelle est sa vraie

situation dans l'empire; j'aime mieux cela que de voir le Canada rendre à la métropole ce même service comme membre prétendu d'un empire composé d'un Etat souverain et d'un grand nombre de provinces conquises, n'ayant nul représentant dans le parlement impérial. C'est en se rendant parfaitement compte de sa situation actuelle que le Canada peut songer à s'élever plus haut. J'aime beaucoup l'idée d'une ligue maritime où entrerait le Canada, une ligue, comme celle qui est en germe dans ce projet de loi, qui tendrait à assurer au Canada une plus grande somme d'autonomie vraie et qui profiterait tout à la fois au Canada et à l'Angleterre. L'adoption de ce projet de loi est propre à relever le Canada aux yeux de l'univers et c'est là pour moi une excellente raison d'y donner mon cordial appui. Je me plais à reconnaître que la situation du Canada comme colonie anglaise et de beaucoup plus enviable que celle d'aucune colonie de la France, de l'Allemagne, du Portugal, de la Hollande, ou même des Etats-Unis d'Amérique, car, dans le cas de toutes ces colonies, l'Etat souverain porte son attention jusque dans leurs affaires municipales ou locales, et sans consulter leurs habitants. L'Angleterre est seule à tolérer que ses sujets de colonies imposent des taxes sur les marchandises qu'elle exporte, fabriquent des produits semblables aux siens, vendent ou achètent à l'étranger, expédient leurs produits dans des navires qui ne sont pas les siens, ne soient pas gouvernés par les règles de la justice métropolitaine. Il n'en est pas moins vrai tout de même que le Canada est contraint, que cela lui plaise ou non, de faire ce que l'Angleterre exige de lui. Si l'Angleterre voulait taxer le Canada, rien dans le droit public de la Grande-Bretagne ne l'en empêcherait. On répondra peut-être à cela en me rappelant l'exemple des marchands de Boston; mais laissez-moi vous dire, monsieur l'Orateur, que ces marchands de Boston devaient être, à l'époque, en état d'accepter les conséquences inévitables de leur résistance à la nouvelle loi sur les thés. Telle n'est pas aujourd'hui la situation du Canada.

Devons-nous écouter les enseignements de certaine presse, les discours de certains orateurs qui vont prêchant que le Canada ne devrait pas avoir d'armée, pas de marine, demeurer comme il l'a fait depuis cent cinquante ans, sans défense aucune, exclusivement habité par des cultivateurs, des marchands, des politiciens de carrefour, qui s'en remettent, pour la tranquillité de leur foyer, à l'application de cette doctrine fictive, hallucinatoire, que l'on appelle la doctrine Monroe. Je sais bien que le Canada n'est plus gouverné aujourd'hui comme il l'était au temps où lord Durham est arrivé à Québec. Le bureau des colonies pourrait difficilement envoyer à notre Gouverneur général des instructions comme celles qui furent adressées à sir Poulett Thompson, et lui dire de gouverner ce pays contre ou même sans l'avis de ses ministres responsables. Je sais qu'un changement radical s'est produit. Je sais que notre premier ministre n'est plus dans la position d'un subalterne de Downing street. Je sais que depuis 1791, ou, pour être plus exact, depuis 1840, le Canada est passé de la situation de colonie de la couronne à celle de colonie jouissant d'un gouvernement responsable. Je sais encore que tout cela est la conséquence de la nouvelle politique par suite de laquelle l'Angleterre estime que son devoir est d'accorder à ses colonies l'autonomie dans leurs affaires municipales. Je suis tout disposé à proclamer que, seule dans l'histoire des administrations coloniales de l'univers, l'Angleterre s'est déclarée en faveur d'un état colonial autonome comme le nôtre; mais, d'un autre côté, si j'examine à fond le texte de notre Constitution, sans tenir compte de la position de fait que nous occupons à l'égard de l'Angleterre, mais seulement des relations de droit que nous avons avec elle, je n'hésite pas à dire, sans crainte de me tromper dans mon interprétation de la loi, que le Canada n'est, en droit, qu'une colonie anglaise, et non pas une nation dans le sens que l'entendent les auteurs de droit international. Nous savons, monsieur l'Orateur, ce que veulent dire les mots race, peuple, nation, Etat. Trop souvent dans ce pays avons-nous perdu de vue la vraie définition de chacun de ces mots. Une nation, monsieur l'Orateur, c'est la réunion en société des habitants d'un pays, ayant la même langue, gouvernés par les mêmes lois, liés ensemble par une identité d'origine, de conformation physique et de tendances morales, par la communauté des intérêts et des sentiments, par une sorte d'identification des existences qui s'effectue au cours des siècles.

Si je rappelle tous ces faits, c'est pour établir que, bien que l'Angleterre nous ait fortement pressés de lui venir en aide et ait cherché à adoucir l'exercice de ses droits sur le Canada, elle est indubitablement autorisée à commander au Canada de venir à son secours, de bon cœur ou autrement. Monsieur l'Orateur, non seulement notre position nous force à construire une flotte, mais nos propres intérêts, tant au point de vue politique que commercial nous imposent ce devoir, comme je le prouverai plus tard.

Existe-t-il quelques raisons qui autorisent le Canada à ne rien faire pour se rendre aux désirs de l'Angleterre?

Quelques-uns de nos concitoyens soulèvent ou plutôt invoquent la question de neutralité. Disons ce qu'il faut entendre par neutralité, d'après les définitions qu'en ont donné Martens, Kluber, Heffter, Wheaton, Hubner, Hautefeuille et Ortolan. La neutralité est le droit que possède l'état ou le devoir qui lui incombe de ne pas

prendre parti entre belligérants. D'après le droit international, tout état a la faculté d'observer la neutralité. Un des plus célèbres cas de neutralité est celui que firent valoir, en 1795, les Etats-Unis lorsque la France étant attaquée par plusieurs nations européennes, ils répondirent à M. Genest, le ministre français, qu'ils n'étaient nullement obligés de venir en aide à la France qui tout dernièrement avait si puissamment contribué à les faire entrer dans le concert des nations. Depuis cent cinquante ans, on a mainte fois invoqué ce recours à la neutralité. J'ajouterai seulement que la plupart du temps, derrière ces exemples de neutralité facultative, on trouve le suicide national ou la lâcheté nationale.

Quand il s'agit des rapports de la Grande-Bretagne avec une de ses possessions, la neutralité ne saurait être invoquée et cette assertion repose sur une raison évidente. Tout étudiant en droit connaît cela.

On le sait, dès que la guerre est déclarée entre l'Angleterre et une des quarante-huit puissances mondiales étrangères, chaque pouce du territoire britannique, soit dans le Royaume-Uni, soit dans les provinces de l'empire, se trouve en état de guerre. Par conséquent, le Canada est en guerre, bon gré mal gré. La guerre de l'Angleterre est la guerre du Canada, à tel point que du moment que la guerre est déclarée, toutes nos marchandises, tous nos navires, tous nos citoyens deviennent hostiles, dans l'opinion du pays en guerre avec l'Angleterre, et tout ce qui est canadien devient, par le fait même, butin saisissable par les ennemis de l'Angleterre. N'est-ce pas en appliquant ces doctrines bien connues que l'Angleterre, au dix-huitième siècle, réussit à détruire la puissance coloniale de la France dans toutes les parties du monde, et à conquérir même la Nouvelle-France? Cette doctrine est tout aussi applicable aujourd'hui qu'elle l'était par le passé et c'est précisement pour empêcher sa remise en vigueur à notre détriment que je tiens à bien mettre en garde mes concitoyens du Canada. Un Etat indépendant peut observer la neutralité; une province de l'empire britannique ne le saurait. Et surtout je ne voudrais pas que le Canada s'autorisât de cette doctrine de neutralité à l'égard de l'Angleterre, pour ne pas construire une flotte. La neutralité est un mot que seuls les Etats peuvent prononcer, mais qui n'est jamais de mise dans la bouche d'une colonie s'adressant à la métropole. Or, si telle est la situation créée par le droit international et par le droit public d'Angleterre, le Canada n'a-t-il pas tout à gagner à venir en aide à l'Angleterre et cela de bon cœur et de bonne grâce?

Somme toute, que demande-t-on aux Canadiens? Etant donné que la population du Canada est d'environ 8,000,000, on calcule que le chiffre de la contribution annuelle de chaque citoyen à l'entretien de la flotte, exploit qui flattera notre orgueil national, tout en faisant plaisir à l'Angleterre, ne dépassera pas annuellement 60 cents par tête de la population, en plus de un dollar et demi par tête, pour la construction de cette flotte.

Eu égard à la population de la province de Québec et en tenant compte de certaines sommes déboursées surtout pour la création de banques, de compagnies d'assurance, de sociétés de prêt, de compagnies de chemin de fer, organisations presque toutes alimentées par les capitaux anglais, la conclusion à tirer de là c'est que, pour une population estimative de 2,000,000, chaque habitant de cette province ne verserait qu'un shilling par an pour l'entretien de cette flotte, pourtant si utile au Canada et à l'Angleterre, tant au point de vue de la défense que du commerce.

Mais on dira peut-être que la création de cette flotte de guerre tend à amoindrir notre importance parmi les colonies de la Grande-Bretagne et aux yeux des pays étrangers. Rien de plus fallacieux que pareil argument.

Je ne conçois pas que la situation du Canada puisse souffrir du fait qu'il entre, pour ainsi dire, dans une ligue maritime avec les autres colonies et la mère patrie. Personne ne s'imagine que le Canada seul puisse protéger son immense littoral. Voici un exemple à l'appui. Il me faut encore recourir à l'histoire ancienne pour trouver des exemples. On le sait, la maxime fondamentale d'Athènes, c'est qu'elle devait demeurer la maîtresse des mers. Athènes était la plus grande puissance maritime, parmi les trois cents villes de la Grèce. Sparte était la plus grande puissance militaire terrestre. Et cependant, Athènes, avec ses 30,000 soldats, ses 30,000 marins, sa population de 200,000 habitants des deux sexes, réussit à former une confédération, désignée sous le nom de confédération de Dolos, composée de trois cents villes, dont chacune envoyait ses délégués, fournissait des navires, de l'argent ou des hommes et versa plus tard une somme fixe, le tout pour l'équipement et l'entretien d'une flotte assez importante pour assurer la suprématie de la Grèce sur les autres puissances. Le trésor fédéral qui fut d'abord établi à Delos, lieu de réunion des délégués, fut plus tard transféré à Athènes et installé dans le temple de l'Acropole.

Voilà, à mon sens, un exemple plein d'enseignement pour nos concitoyens. Qu'on se figure une ville comme Athènes, avec une faible population de 200,000 âmes dotée de ses deux ports, le Pirée et le Phalère et de son chantier de constructions maritimes de Munychie et versant la moitié des mille talents, c'est-à-dire $5,000,000 pour l'équipement et l'armement de la

flotte de la confédération. Et on le sait, Athènes avait parfaitement raison d'agir ainsi. Tant que la ligue maritime subsista, Athènes jouit d'une gloire sans bornes, mais sa puissance s'éclipsa, dès que la ligue fut rompue. Ni Athènes ni Lacédémone ne se sentit amoindrie par son entrée dans la confédération de Delos. Car les citoyens d'Athènes n'avaient pas encore oublié l'enseignement de Thémistocle et d'Aristide; ils comprenaient que leur pays avait besoin non seulement de magistrats et de chefs, mais encore de moyens de défense, comme une armée, une flotte de guerre et des revenus. Athènes a donné au monde actuel le plus bel exemple d'énergie nationale. Avec un territoire peu étendu et un maigre budget, Athènes, grâce aux efforts et à l'habileté de citoyens animés de l'esprit public, les hommes les plus épris de la liberté connus de l'histoire, Athènes, dis-je, réussit à créer des ports de premier ordre, à construire la flotte la plus puissante de l'époque, à ériger les temples et les palais les plus merveilleux que l'art puisse inspirer et que l'architecture puisse construire et grâce à sa flotte et à sa défense navale, elle prouva sa puissance en repoussant des invasioins bien plus redoutables pour elle que ne le serait aujourd'hui l'invasion de l'Angleterre par les Allemands.

Après ce rapide coup d'œil jeté sur le passé, abordons une autre question: la protection de notre littoral et de notre ligne frontière, longue de plusieurs milliers de milles.

D'abord, il faut examiner la proposition de ceux qui veulent un Canada désarmé, tant sur mer que sur terre, mais qui espèrent substituer à la protection de la Grande-Bretagne dont nous jouissons de vieille date, la protection de ce que ces hommes à courte vue appelant la doctrine Monroe, doctrine qui en dernière analyse, reconnaît les Etats-Unis d'Amérique comme le protecteur, le tuteur, le gardien des vingt-un états de l'Amérique du Nord, du centre et du sud. L'établissement de la doctrine Monroe, à titre de fait accompli, est contraire aux plus chers intérêts du monde, ainsi qu'aux enseignements de la société des Etats. Il ne saurait y avoir qu'une seule société universelle d'Etats. Les petits Etats de l'Amérique n'ont guère bénéficié de la doctrine Monroe. Le Mexique qui avait demandé l'application de cette doctrine, pour détrôner l'empereur Maximilien, perdit, par suite de ce fait, la meilleure partie de son territoire. L'application de la doctrine Monroe, dans l'affaire de Cuba, a été désastreuse à la plus riche île des Antilles. Le complot ourdi dans l'ombre, pour détruire les récoltes de sucre et de tabac de Cuba et provoquer la révolution contre l'Espagne, sous l'inspiration des partisans de cette doctrine, a fatalement abouti à réduire Cuba à un état de protection humiliante, et à mettre Porto-Rico et les îles Philippines dans une situation d'infériorité encore plus accentuée.

L'intervention de nos voisins dans les affaires privées des Etats tant de l'Amérique centrale que de l'Amérique du sud, n'est pas de nature à nous encourager à mettre nos aspirations nationales de l'avenir sous la protection de la doctrine Monroe.

En ce moment, nous souffrons du fait que nos voisins se servent d'une appellation choisie par eux à un banquet donné en l'honneur de Franklin à Paris, et cela tend à prouver que nos amis des Etats-Unis d'Amérique s'arrogent le seul droit de se servir du nom d'Américains qui devrait désigner tous les groupes d'habitants du continent dans son ensemble. L'invasion américaine, sous un nom peu inquiétant, a déjà commencé, à mon grand regret. Heureusement, les autres puissances n'ont pas encore reconnu l'usage abusif de ce nom par les Etats-Unis d'Amérique, qui après tout, ne sont qu'un des quarante-huit Etats mondiaux. Certes, croire à la protection de la doctrine Monroe, de préférence à la protection de la Grande-Bretagne, voilà le comble de l'absurde.

Tout ce qui tend à affaiblir ou à détruire les liens qui nous rattachent à la métropole constitue, à mon sens, un acte de haute trahison envers notre pays; car cela implique pour nous une "diminutio capitis", c'est-à-dire, un amoindrissement aux yeux du monde. Le Canada, abandonné à lui-même, et privé de la protection de la Grande-Bretagne, serait exposé à être annexé à nos voisins ou à leur être vendu par son souverain. Il faut parler clairement: pensez-vous un seul instant que l'Angleterre ne recevait rien du Canada, pas même son appui moral ni sa coopération à la défense de l'empire, tenterait le moindre effort pour le protéger contre une invasion des Etats-Unis ou d'une autre puissance étrangère? Je tiens pour admis, en ce moment, que l'Angleterre ne voudrait pas user de coercition envers le Canada, sa colonie. Mais je le répète, l'Angleterre peut user de coercition sous forme d'impôts, de menaces, de vente ou d'échange de territoire comme dans l'affaire de l'échange d'Héligoland pour les îles Samoa, et l'acquéreur de notre territoire aurait une tâche facile pour en prendre possession. Car, si ceux qui s'opposent à ce que le Parlement s'occupent de la défense du pays réusssissaient à convaincre le peuple de la légitimité de leurs opinions insensées, le Canada demeurerait sans protection tant sur mer que sur terre et il serait exposé à être conquis par l'envahisseur venant du pays limitrophe.

De quelle utilité sont les paroles contre la balle du soldat ou le bâton du constable? Je prie quelques-uns de mes amis de Québec de se souvenir des jours de 1837, quand

M. GERVAIS.

les discours, les articles de journaux et les correspondances de ceux qui avaient poussé le pays à prendre les armes et qui se cachaient à l'étranger, étaient impuissants à empêcher mes compatriotes de mourir sur les champs de bataille ou sur l'échafaud. Monsieur l'Orateur, je n'aime pas à parler des événements terribles qui pourraient se produire si l'opinion de ceux qui dans ma province désirent que le Canada reste sans défense, venait à prévaloir. Supposez que l'Angleterre pour nous punir, se désintéresse du Canada, alors dans le cas de l'annexion, par exemple, qu'en résulterait-il pour notre foi, pour nos lois et pour notre langue? A-t-on pensé à une possibilité semblable? Les garanties du traité de 1763 n'existeraient plus en ce qui concerne l'usage de notre langue, la jouissance de nos lois civiles ou en ce qui concerne l'Eglise catholique qui perdrait sûrement le privilège dont elle jouit depuis si longtemps. Assurément nos institutions qui nous sont si chères à tous seraient en grand danger puisque selon toute probabilité, deux sénateurs et quatre députés du congrès représenteraient la province de Québec, en admettant, ce qui n'est pas sûr, que les Etats-Unis accordent le rang d'Etat à chacune des provinces du Canada. Il est même parfaitement possible qu'une pareille reconnaissance des divisions politiques qui existent ne soit pas reconnue et que le Canada soit gouverné par des lois adoptées à Washington, sans que nous soyons représentés au congrès dans une juste proportion. Je ne vois pas pourquoi, si le Canada était abandonné, vendu ou échangé par l'Angleterre aux Etats-Unis, ceux-ci ne traiteraient pas notre pays tout comme ils ont traité Porto-Rico et des îles Philippines. Les Etats-Unis auraient-ils de la considération pour le Canada, s'il était sans défense et sans amis. Aucune puissance n'aurait de respect pour un pays défendu par des orateurs de hustings, des pamphlétaires et des hommes qui se prétendent les seules vraies colonnes du journalisme. Assurément aucun patriote canadien n'admettra qu'un pareil changement dans l'existence politique du Canada, c'est-à-dire l'annexion, ne serait pas équivalent à l'esclavage politique.

Je supplie mes compatriotes de ne pas avoir confiance dans nos grandes trompettes électorales, dans nos pamphlétaires ou dans ceux qui se sont décrétés eux-mêmes les colonnes du journalisme, quand il s'agit de défense nationale ou de diplomatie. Je ne veux pas penser à la réalisation possible d'un tel cauchemar, car je suis trop convaincu que nos concitoyens préféreraient la mort plutôt que d'affronter les conséquences du refus de verser chacun 25 cents par an pour la construction et l'entretien de notre marine ainsi que le propose le Gouvernement.

Je préfère être le fils d'un homme libre conquis que d'être le fils d'un homme qui s'est constitué esclave de sa propre volonté. Quand j'y réfléchis, je considère que chercher sa protection dans la doctrine Monroe, c'est pour le Canada se déclarer l'esclave d'une puissance dont l'hégémonie devient de plus en plus insupportable à tous. L'idée de faire un pas en avant pour assurer la défense du Canada, combinée avec un effort pour développer son commerce, c'est assurément une grande inspiration. Que l'on construise une marine, quand bien même ce ne serait que pour empêcher l'annexion.

Etudions maintenant la question de nos intérêts qui ont été négligés par l'Angleterre et dont l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) nous a parlé l'autre soir. Il accuse l'Angleterre d'avoir abandonné aux Etats-Unis une bande de territoire qui est égale à la superficie de plusieurs états; il accuse aussi l'Angleterre d'avoir sacrifié nos intérêts dans l'affaire de l'arbitrage de la frontière de l'Alaska. Je ne discuterai pas longuement l'exactitude de la déclaration de l'honorable député. Elle renferme, sans doute, beaucoup de vrai, mais je lui rappellerai que le Canada doit s'attribuer une grande partie de la faute commise. Même au moment du traité d'Ashburton, le Canada ne s'est pas donné beaucoup de peine lorsqu'il aurait dû au moins élever la voix pour conserver son propre territoire. Dans la question de l'arbitrage de l'Alaska, le Canada aurait pu faire surveiller davantage le règlement par la voie diplomatique. Nous devons également reconnaître qu'en 1834 et plus tard en 1852, le Canada n'a pas fait beaucoup d'efforts pour empêcher Terre-Neuve, en dépit des statuts, des traités et des droits de possession de la province de Québec, de s'emparer de cette longue bande de côtes connues aujourd'hui sous le nom de Labrador terreneuvien.

D'autre part, nous sommes obligés de reconnaître que, pour le Canada, la possession indiscutable du golfe Saint-Laurent et des autres baies et golfes avec leurs pêcheries, ainsi que la possession exclusive du cours du Saint-Laurent, avec le droit de navigation en commun sur le fleuve Mississippi, sont de grandes victoires qui ont été remportées par l'Angleterre en faveur du Canada, grâce aux traités et négociations de 1784, 1818, 1826, 1854 et par les traités et conventions conclus subséquemment. N'est-ce pas l'Angleterre qui a amené les Etats-Unis à considérer toutes les baies, tous les détroits et golfes comme appartenant au Canada à titre de territoire maritime anglais ou de King's Chambers en conformité de la théorie qui attribue à un Etat ces portions de mer jusqu'aux pointes de terre les plus avancées dans l'océan, accordant ainsi au Canada des

millions de milles d'un riche territoire maritime? Si l'Angleterre a négligé les intérêts du Canada, je crois que le Canada n'a pas fait tout ce qu'il pouvait pour protéger ses propres intérêts.

Un excellent moyen pour le Canada de se protéger aujourd'hui, puisqu'il ne l'a pas fait beaucoup dans le passé, c'est de construire ce qu'on peut appeler le commencement d'une marine; de nommer des agents commerciaux et de s'occuper des intérêts de son commerce; de faire tout ce qui est nécessaire pour donner satisfaction à l'Angleterre et d'essayer d'obtenir en retour un peu plus de facilités pour l'administration de ses affaires particulières. L'honorable député de Jasques-Cartier (M. Monk) prétend que l'Angleterre ayant abandonné quelques parcelles de notre territoire, nous ne devrions rien faire pour elle, de sorte qu'en ne faisant aucun effort, nous devrions laisser le reste du Canada devenir la proie de quiconque voudrait s'en emparer. C'est la conclusion à laquelle nous arrivons infailliblement si nous suivons les conseils de l'honorable député de Jacques-Cartier. Je ne trouve pas que cette manière de voir soit très patriotique. Des Etats plus petits, avec une population inférieure à la nôtre, ont accompli des merveilles en se défendant eux-mêmes, et ont dépensé pour protéger leur territoire beaucoup plus que le Canada ne le fera en votant une dépense annuelle de quatre millions et demi de dollars.

Sans parler des huit grandes puissances maritimes, nous voyons qu'un petit pays, comme l'Uruguay, dont la population ne dépasse pas deux millions d'habitants, a cinq navires de guerre. Le Chili, dont la population s'élève à environ 4,000,000 d'habitants, n'a pas moins de quinze navires de guerre. La république Argentine, qui a une population d'environ 6,000,000 d'habitants possède quarante navires de guerre, dont quelques-uns du dernier modèle.

Prenez la Suède et la Norvège, prenez l'Italie, dont le commerce est moins important que celui du Canada, tous ces Etats qui savent que le commerce maritime est une source de richesses et qu'il ne peut pas y avoir de commerce maritime sans navires de guerre pour le protéger, sont prêts à dépenser une forte partie de leurs revenus pour construire la flotte qui protégera l'instrument de leur fortune, la marine marchande.

D'après certains journalistes et quelques orateurs de nos tribunes publiques, parce que le Canada se vante d'être au cinquième rang des nations commerciales et au sixième rang des pays maritimes de l'univers, grâce à la protection et au prestige de l'Angleterre, sans rien payer pour cette protection, notre pays se trouve dans une situation effroyable, parce que l'Angleterre lui propose de dépenser une faible partie de son revenu pour contribuer au maintien de cet excellent état de choses. Cela me rappelle l'histoire d'un jeune homme qui avait fait des affaires pour son compte, grâce à l'argent et au prestige de son père, et qui à la mort de ce dernier voulait intenter à la succession un procès en dommages pour la perte du prestige en question.

Monsieur l'Orateur, il n'existe pas de groupe d'hommes qui puisse s'appeler une nation sans prendre des responsabilités et sans être prêt à faire des sacrifices. C'est le véritable motif qui fait que l'idée d'Etat implique un tel degré de prestige et d'admiration dans tous les lieux et dans tous les temps. C'est parce que ce mot signifie qu'un nombre d'hommes plus ou moins grand ont travaillé, ont souffert et sont morts pour la création et l'établissement définitif d'un idéal national. Un groupe d'hommes qui aime à s'appeler une nation doit être aussi prêt à construire une marine pour sa défense.

Si nous passons à la question des avantages financiers que peut retirer le Canada en restant uni à l'Angleterre, nous devons admettre que ces avantages sont vraiment importants. Voyons quel est l'intérêt que notre pays paye pour ses emprunts publics; il s'élève à 3½ p. 100. Mais si nous examinons les emprunts publics contractés par les pays étrangers, nous voyons aussitôt que l'Allemagne a payé, la semaine dernière, quatre et une fraction pour cent pour un emprunt considérable. Le Brésil vient de faire une émission d'obligations, remboursables en or, à 94, portant intérêt à 5 p. 100. Tout dernièrement la république Argentine a emprunté $50,619,000 à 5 p. 100 et ses obligations se sont vendues à 97. Les divers emprunts du Brésil dont le montant s'élève à $867,432,500, portent intérêt à 4, 4½ et 5 p. 100. L'Uruguay, pour ses emprunts de 1891, 1895 et 1901 a payé de 5 à 8 p. 100. Si nous examinons les taux d'intérêts payés par la Suède, la Norvège, l'Autriche, l'Espagne, le Portugal et l'Italie, nous sommes forcés d'admettre que la plupart de ces pays étrangers, sinon tous, payent environ 1½ p. 100 de plus pour leurs emprunts que le Canada ne paye pour sa dette publique de $400,000,000.

Cela veut dire que grâce à sa permanence, à sa stabilité, à la sécurité de ses institutions, de son état politique et social, grâce à ses richesses naturelles, et par dessus tout, grâce au prestige de nos rapports avec l'Angleterre, notre pays gagne 1½ pour 100 sur ses emprunts, ce qui équivaut pour nous à une économie de$6,000,000. Ne convient-il pas de prendre la moitié de cette économie pour entretenir une flotte qui pourra aider l'Angleterre jusqu'à un certain point et pour organiser en faveur de notre pays un système de défense qui pourra nous être d'une grande utilité dans l'avenir?

Si nous passons à l'étude des conditions générales de notre commerce et de nos finances, nous constatons que notre pays et ses hommes d'affaires, ses armateurs, ses négociants et ses agriculteurs retirent un grand bénéfice des bonnes relations qui existent entre le Canada et l'Angleterre. Prenez, par exemple, le taux d'intérêt pour les particuliers, les tarifs d'assurance, les prix du transport, par navires et chemins de fer et que remarquez-vous? Vous constatez que ces tarifs sont moins élevés que dans les autres pays. Quelle en est la cause? Personne ne peut nier que cette situation heureuse est due à la permanence de nos conditions commerciales et sociales. Mais cette permanence est due elle-même à la permanence et à la stabilité de la mère patrie et enfin la stabilité et la permanence de la mère patrie sont dues, sans aucun doute, à la suprématie indiscutable et indiscutée de la flotte britannique.

Que payons-nous pour cette marine qui rend tant de services au Canada? Par le passé et jusqu'aujourd'hui nous n'avons rien payé. A l'heure présente l'Angleterre demande à mes compatriotes une contribution équivalant à un quart de dollar par tête. Je ne crains pas de dire que personne dans la province de Québec ne refusera cette faible contribution qui peut nous être si utile par la suite. Le crédit du Canada est intimement lié à la suprématie de la marine anglaise. Que cette suprématie vienne à disparaître et avant un an l'intérêt sur les emprunts d'Etat s'élèvera de 3½ p. 100 à 8 p. 100, et l'intérêt sur les emprunts privés sera doublé.

Pendant que j'en suis à traiter ce côté de notre situation économique, permettez-moi d'aborder deux points qui s'y rapportent de très près. On pourrait croire qu'en se conformant aux désirs de l'amirauté anglaise qui ont été longuement exposés, par les orateurs qui m'ont précédé, le Canada en retirerait certains avantages, surtout au point de vue politique. Comme je l'ai déjà dit, nous ne jouissons d'aucun des privilège d'un Etat indépendant ou souverain. Un de ces privilèges est celui de conclure des traités. Même pour le récent traité franco-canadien, les négociations ont été conduites au nom de l'Angleterre et par son entremise, ainsi que l'exige le droit international.

Si le Canada veut être quelque chose dans le monde, il faut que l'Angleterre lui concède ce privilège important de négocier ses propres traités avec les pays étrangers. Existe-t-il un moyen plus efficace de nous obtenir ce droit que de convaincre l'Angleterre que le Canada est prêt à faire tout en son pouvoir pour maintenir le prestige de l'empire aux yeux du monde entier? Le privilège de faire nos propres traités vaut à lui seul le coût d'une flotte.

Une autre concession importante que notre pays devrait travailler à obtenir de l'Angleterre, c'est le droit de nommer des consuls anglo-canadiens—c'est-à-dire des consuls nés dans ce pays, ou de les faire nommer par l'Angleterre à la demande spéciale du Canada.

Comme je le disais en 1904, ici même, le service consulaire anglais est insuffisant, de l'aveu même des journaux et des principaux hommes d'Etat anglais, comme sir Edward Grey, M. James Bryce, sir Charles Dilke et M. Sinclair, dont l'opinion sur ce point est confirmée par le sentiment populaire.

Le Canada a un pressant besoin de nouveaux débouchés; il faut que nous en trouvions et que nous en tirions parti. Mais quels sont ceux qui nous les procureront? On me dira peut-être que nous avons notre ministre du Commerce. Mais les hommes d'affaires répondront que de bons agents commerciaux pourront seuls nous apporter le commerce dont nous avons besoin, commerce qui devrait se chiffrer par millions de dollars.

En réalité nous n'avons pas de relations commerciales dignes de ce nom avec l'Amérique du Sud. Nous n'avons pas de lignes régulières de navires avec les divers pays de l'Amérique du Sud. Nous n'avons pas d'agents commerciaux au Brésil, ni dans l'Argentine, ni dans les douze ou quinze Etats de l'Amérique du Sud, avec lesquels nous pourrions établir des relations de commerce importantes, si nous y possédions des représentants directs. Nos pommes, nos pommes de terre, notre beurre, notre fromage et même notre glace trouveraient un débouché avantageux au Brésil dont la population dépasse 20,000,000. Notre morue, pêchée sur nos côtes, n'est pas expédiée directement dans l'Amérique du Sud; elle passe par Lisbonne où elle est préparée et envoyée au Brésil sous le nom exotique de "bacalia".

Nous pourrions vendre dans l'Amérique du Sud d'énormes quantités de voitures, d'instruments aratoires, d'articles en bois, de matériaux de construction, parce que le bois de ces pays, quoique précieux et de plus de valeur que les nôtres pour certaines fins, ne vaut rien pour la fabrication des voitures et la construction.

Je n'en finirais pas si j'entreprenais d'énumérer les profits que nous pourrions retirer d'un système intelligent d'agents de commerce ayant rang de consul, dans l'Amérique du Sud, et une foule d'autres pays.

Ainsi que j'ai eu l'honneur de le démontrer en 1904, des pays moins importants que le Canada paient en moyenne un demi million de dollars par an pour entretenir un service consulaire, tandis que le Canada ne fait presque rien dans ce sens. Nous devrions dépenser au moins un million par année pour payer les traitements et les dé-

penses d'une centaine d'agents commerciaux et de consuls anglo-canadiens nommés, soit par l'Angleterre, soit par le Canada, en échange de certaines concessions accordées à la mère patrie.

Je ne crains pas de dire que si l'aide que nous nous disposons à donner à l'Angleterre devait nous obtenir le droit de nommer des consuls anglo-canadiens, je serais prêt à voter une contribution non pas de 10 cents, de 20 cents, mais de $10 par tête, car je considère que ce privilège nous vaudrait des avantages incalculables et triplerait le chiffre de nos affaires avec l'étranger.

J'ai mentionné cette importante question de consuls anglo-canadiens, parce qu'elle est très intimement liée à celle de l'expansion de notre commerce maritime qui prendra un nouvel essor, sous l'égide de la flotte canadienne.

Mais la construction d'une marine de guerre canadienne apportera beaucoup d'autres avantages au Canada. C'est un fait reconnu qu'à une certaine époque le Canada était le grand centre de la construction maritime en Amérique. Cette industrie était très prospère, et était pour ainsi dire instinctive chez les Canadiens, et c'était assez naturel puisque nous sommes presque tous descendants de marins, les petits fils de ces incomparables navigateurs, les Scandinaves qui ont découvert l'Amérique et ont créé des établissements sur ce continent environ soixante ans avant que Christophe Colomb eut réussi à obtenir de l'Espagne la consécration officielle qui lui a permis d'affirmer sa prétendue découverte. Pour la plupart, nous sommes les descendants de ces Scandinaves, établis en Normandie et dans les Iles-Britanniques qui ont bravé les périls de la mer depuis au moins dix siècles. Nos ancêtres immédiats étaient, en grande partie, des cultivateurs, des commerçants de petites villes, mais sans me poser en prophète, j'affirme qu'avant longtemps les fils de ces cultivateurs, de ces commerçants, ces hommes de professions libérales auront acquis les connaissances nécessaires pour reconquérir l'empire des mers, cet héritage légué par les indomptables Scandinaves de jadis. Faisons renaître les industries de nos ancêtres.

Au nombre des autres avantages qui découleront de la construction d'une flotte, je dois mentionner que les Canadiens se perfectionneront dans le génie maritime, la construction navale et l'art de la navigation, sous l'impulsion donnée par la mise à exécution du plan proposé.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de signaler à la jeunesse de nos écoles les avantages qu'elle retirera de la construction d'une marine de guerre. La construction navale contribuera considérablement à ouvrir de nouvelles carrières aux élèves de nos écoles spéciales, et à ce propos je dirai quelques mots du système scolaire de la province de Québec dans ses rapports avec la mise à exécution du plan proposé par le Gouvernement.

Les élèves de nos écoles seront appelés à jouer un rôle important dans la construction, l'entretien et la direction de la marine de guerre et de la marine de commerce, puisque l'une et l'autre devront se développer de concert. Que dire aussi de notre école de marine, où devront se compléter les enseignements de nos écoles spéciales?

Montréal, avec ses deux universités, serait un endroit idéal pour installer une école de marine. Nulle part ailleurs au Canada on ne trouverait un endroit plus propice, de meilleurs professeurs, des laboratoires mieux outillés, des bibliothèques plus complètes et un système général d'enseignement mieux organisé. Aux étudiants de Québec, même à ceux qui ont signé des pétitions contre, demandant que ce bill ne soit pas adopté, je rappellerai quatre choses: les ingénieurs de marine occupent le premier rang dans leur profession; les officiers de marine sont tous des hommes instruits et cultivés; les officiers de marine doivent parler plusieurs langues et dans tous les cas le français qui est la langue diplomatique, la langue parlée par les officiers de toutes les marines du monde. La construction d'une flotte sera donc un excellent moyen de mettre la langue française en honneur.

Puisque j'ai parlé des étudiants de Québec qui ont pétitionné contre l'adoption du bill n° 95, je demanderai à l'honorable député de Jacques-Cartier de leur distribuer quelques exemplaires du nouvel ouvrage de M. Emile Faguet "Le Culte de l'Incompétence", ou de leur faire un cours sur la supériorité expérimentale des personnes âgées sur les jeunes. C'est une des bonnes maximes de Nietzche qu'il exprime si bien en disant:

> Signe de noblesse, signe d'aristocratie, le respect des jeunes gens pour les vieillards.

L'autre jour j'ai assisté dans cette Chambre à un long débat sur l'enseignement technique au Canada. On a beaucoup parlé des écoles techniques des autres pays, mais pas un mot n'a été dit des énormes progrès accomplis dans la province de Québec en vue d'établir à côté de ses collèges classiques, à trois degrés, des écoles spéciales comme l'école des hautes études commerciales où l'on enseigne les langues étrangères, la rédaction des rapports, la géographie commerciale, la finance d'Etat, la chimie industrielle, la physique, pour mettre les élèves en état de diriger des maisons de commerce et de développer des relations commerciales avec l'étranger.

Nous avons aussi dans la province de Québec des écoles spéciales où sont enseignés théoriquement tous les métiers depuis celui de plombier jusqu'à celui de bi-

joutier, tant par le livre que par le laboratoire, où les élèves sont familiarisés avec les dessins, les modèles et les outils. Nous avons en outre des écoles d'agriculture. Sainte-Anne et Oka fourniront bientôt des experts diplômés qui ouvriront dans presque tous les comtés de la province des laboratoires agricoles où l'on enseignera aux cultivateurs l'inspection, l'examen et l'analyse des graines de semence, choses qui ne manqueront pas de profiter à notre commerce d'exportation. Nous avons aussi une école forestière. Des professeurs diplômés de Nancy, France, et d'Harvard enseigneront aux Canadiens de la province de Québec à conserver leurs ressources naturelles, à reboiser leurs terrains forestiers, de manière à entretenir dans le sol une humidité suffisante pour cultiver avec profit.

L'université McGill et l'Ecole polytechnique enseignent le génie civil et l'architecture, et donnent au pays des ingénieurs capables de mettre à profit les richesses naturelles de leur pays.

Je dis ceci en passant, à seule fin de démontrer à la classe étudiante qu'il y a quelque chose en réserve pour elle dans la création de notre marine; et aussi dans le but de dire à l'honorable ministre du Travail et aux membres de la commission des écoles techniques quand ils devront s'enquérir de l'état où se trouvent ces écoles que s'ils désirent se renseigner comme il le faudrait, ils feraient bien de se rendre à Québec et de s'y arrêter quelque peu avant d'aller ailleurs. Ce sera la gloire immortelle de sir Lomer Gouin, le premier ministre de la province de Québec, d'avoir établi un système d'éducation spécial et complet, à côté des collèges classiques de cette province, système qui fera de cette dernière, avant vingt ans, l'un des centres les plus intellectuels de l'Amérique.

J'ai signalé à l'attention de la Chambre notre système d'instruction à seule fin de démontrer que nos défenseurs, sans canon et sans marine de guerre, de la province de Québec, sont, après tout, d'une négligence considérable en ce qui concerne les intérêts de nos étudiants, puisqu'ils ne veulent pas croire à tous les avantages nombreux qu'on trouve dans l'exécution de ce programme concernant la construction des navires de guerre. Les élèves diplômés de nos universités et de nos collèges sont peut-être les mieux outillés pour bénéficier de cette politique. La construction d'une marine de guerre recevra l'approbation d'un grand nombre d'élèves de nos écoles spéciales qui y trouveront des fonctions et des emplois variés. Il est certain qu'un grand nombre de ces emplois seront dévolus à ces étudiants par la création d'un nouvel outillage maritime. Les gradués de nos écoles spéciales contribueront d'une façon ou d'une autre à la construction d'une nouvelle flotte et, en cela, ils contribueront au progrès, à la prospérité et à la grandeur du Canada.

Il est nombre d'autres raisons qui m'engagent à appuyer le projet de loi qui nous est maintenant soumis. J'appuierai ce dernier projet:

1. Parce qu'il n'en coûtera qu'une bagatelle par tête d'habitant pour construire quelques navires qui pourront aider la Grande-Bretagne, satisfaire à nos obligations envers elle, tout en flattant notre orgueil national.

2. La dépense de quelques cents par année peut assurer au Canada de la part de l'Angleterre le pouvoir de conclure ses traités, de nommer des consuls anglo-canadiens, nous assurant ainsi des avantages cent fois plus importants que la somme totale de nos dépenses actuelles.

3. Je préfère dépendre de la protection de la mère patrie que de celle des Etats-Unis.

4. La construction d'une marine de guerre sera d'un grand secours aux diplômés de nos collèges et de nos écoles spéciales.

5. Ce projet est conforme à l'ensemble même du droit public anglais concernant le Canada auquel il n'appartient pas de refuser de contribuer à la défense de l'Angleterre.

6. L'établissement d'une marine de guerre aidera le Canada à se trouver des débouchés commerciaux, à établir des agences commerciales et à faire des traités de commerce—ces trois clés qui donnent accès aux trésors du monde.

7. La possession d'une flotte est le meilleur et le seul moyen de nous assurer le progrès de la paix ainsi qu'une prospérité sans fin.

Pour toutes ces raisons et pour beaucoup d'autres, je demande à cette Chambre et à mes électeurs de la division Saint-Jacques de Montréal de ne pas refuser le paiement d'un schelling par année pour le maintien du prestige de l'Angleterre et pour le développement de notre vie nationale.

Mais, à ces irréfléchis qui se ferment les yeux et se bouchent les oreilles pour éviter de voir et d'entendre les grandes leçons de l'histoire; à ceux qui vont clamant partout qu'on ne devrait rien faire pour défendre le Canada; à ces agitateurs constants et dangereux, à tous ceux qui ne veulent pas prêter le moindre secours à l'Angleterre, qu'ils soient les représentants des grands producteurs de grain de l'Ouest, ou de la classe agricole de la province de Québec, à tous ceux-là, je dirai: Vous ne voulez pas entendre parler d'une marine de guerre pour le Canada; vous préférez rester dans le *statu quo*; vous êtes effrayés des dépenses occasionnées par la milice et par la marine de guerre, mais laissez-moi vous rappeler un passé qui est encore le présent pour nous. Si le Canada, alors qu'il était une faible colonie sous la monarchie française, avait écouté les avis, les conseils et

les prières de cet homme d'Etat américain incomparable et immortel qu'a vu le dix-septième siècle (bien qu'il ne fût pas né en Amérique), le gouverneur Frontenac qui suppliait la France de ne pas construire le merveilleux palais de Versailles, mais de bâtir une marine de guerre, d'envoyer des soldats dans la Nouvelle-France, d'équiper une armée pour protéger son territoire et l'entrée du golfe Saint-Laurent, jamais Wolfe n'eût défait Montcalm sur les plaines d'Abraham et jamais l'Angleterre n'eût conquis le Canada.

Oui, monsieur l'Orateur, si nous n'avions pas une marine de guerre, ce que Wolfe a pu faire, un von der Goltz ou un Henri de Hohenzollern pourrait essayer de le répéter.

Le Canada étant sans défense navale, sans protection pour ses côtes, si jamais un conflit européen retenait dans la mer du Nord la flotte anglaise, l'entrée du Saint-Laurent resterait sans protection contre une flotte ennemie qui pourrait jeter l'ancre devant Montréal avec plus de facilité que dans la mer Baltique.

Monsieur l'Orateur, une telle éventualité devrait réveiller les habitants de ce pays, et plus spécialement mes compatriotes de la province de Québec et les animer du grand désir d'accorder ce qu'on leur demande à seule fin d'assurer la défense de nos côtes, et de nous rendre aux désirs de l'Angleterre. Mes compatriotes de la province de Québec—je suis certain d'exprimer ainsi leur sentiment intime—sont prêts à prendre la défense de l'Angleterre, car nous avons contracté une dette de reconnaissance envers la Grande-Bretagne pour la justice et l'équité avec lesquels elle nous a traités. Si je parlais, ce soir, dans ma langue maternelle, je devrais ce privilège à la libéralité de l'Angleterre. Les langues française et anglaise ont été parlées pendant des centaines d'années dans le parlement de la mère patrie, sur les bords de la Tamise, à l'instar du grec et du latin qui furent les langues officielles du parlement de Rome.

Je tiens à assurer, ce soir, aux Anglais du Canada que leurs compatriotes de langue française travaillent de concert avec eux au maintien des institutions britanniques dans ce pays, comme ont fait, il y a vingt siècles, nos ancêtres les sénateurs gaulois en s'unissant à ceux de Rome pour la défense de l'état romain. En disant cela, je ne puis m'empêcher de dénoncer comme infâmes les accusations voilées de trahison qui ont été et sont encore proférées contre mes compatriotes.

Monsieur l'Orateur, la province de Québec se rappellera toujours le magnifique sentiment exprimé par le très distingué premier ministre du Canada à un banquet qui lui fut offert à Paris en 1905:

A la France nous devons notre origine, à l'Angleterre notre liberté.

M. GERVAIS.

M. WILLIAM R. SMYTH (Algoma-est): Monsieur l'Orateur, je suis certain que vous devez être harassé de cette discussion et je crois davantage que les discours de cet après-midi n'ont pas été de nature à vous relever le moral. L'honorable représentant de la division Saint-Jacques de Montréal (M. Gervais), a pris environ trois heures du temps de la Chambre par sa harangue, et je suis certain que tout ce qu'il a dit n'a pas été de nature à éclairer l'esprit de la députation à l'exception peut-être de quelques honorables gentlemen. Il a commencé par un argument qu'on peut invoquer au point de vue de la loi contre le projet actuellement en discussion. Mais, à l'instar du vieux cheval de course quand il est arrivé à la limite fixée, il a eu peur de dépasser celle-ci, et voilà pourquoi il est revenu sur ses pas pour appuyer après tout ce projet de loi, qui n'est pourtant pas juste, à mon sens, si l'on se place au point de vue de la loi.

Quelques-unes des observations de l'honorable député me rappellent ce qui s'est produit lorsque nous avons essayé d'abord —je crois que c'était là le premier pas que nous faisions dans ce qu'on pourrait appeler la diplomatie canadienne. L'honorable député (M. Gervais) tance les diplomates britanniques à propos de leurs efforts pour régler la grande question qui intéresse le Canada, les Etats-Unis et autres pays. Nous nous rappelons tous cette commission nommée par le Gouvernement et composée de l'honorable représentant d'York-nord (M. Aylesworth), de sir Louis Jetté et d'une autre personne dont j'oublie le nom à ce moment. Ces messieurs ne nous sont pas revenus après avoir obtenu de grands résultats en faveur de notre pays relativement à cette question des frontières de l'Alaska qu'ils avaient mission de débattre. N'ont-ils pas permis à la république voisine de s'accaparer d'une grande partie de notre territoire? J'ai donc raison de penser que nous n'avons pas beaucoup le droit de nous plaindre de la diplomatie britannique, si on la compare avec ce qu'ont accompli nos propres représentants. Je ne me propose pas d'occuper longuement l'attention de la Chambre; en vérité, je voudrais limiter mon discours à dix minutes au plus, mais avant d'entrer dans le vif de la question pour faire connaître mon sentiment sur cette marine de guerre, je dois exprimer le regret que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) ait saisi l'occasion de prononcer un long discours pour prouver sa loyauté envers la couronne britannique, en fait, il a consacré environ les trois quarts de son discours à la fin que j'ai mentionnée. Si jamais je me suis senti fier de mon chef, c'est lorsque j'ai entendu sa réponse au très honorable premier ministre. Il ne lui était pas nécessaire de gaspiller une

seule minute pour démontrer qu'il était loyal à la couronne britannique, car tout le monde savait quel était son sentiment sur ce point-là.

Je vais encore dire quelques mots en faveur de mes amis canadiens français dont je compte un grand nombre dans la division que j'ai l'honneur de représenter ici. En vérité, je crois qu'un tiers des électeurs de ma division sont d'origine canadienne française. Je n'hésite aucunement à dire que, autant que je les connais, ils sont des sujets fidèles et dévoués jusqu'à la moëlle à l'empire. J'estime, toutefois, que si le très honorable premier ministre se rendait dans cette partie du pays pour y répéter quelques-unes des choses qu'il a dites ici-même, et à différentes reprises en dehors de cette enceinte, il serait malvenu de rappeler ces souvenirs-là. Les Canadiens français de mon comté sont de vrais Canadiens et de vrais sujets britanniques. Je m'étonne presque de ce qu'ils soient visés par les déclarations d'un leader du peuple canadien français de ce pays, notre patrie. Nous avons entendu le très honorable premier ministre lui-même déclarer son indépendance; d'autres honorables députés nous ont donné des conférences toujours sur l'indépendance. Je veux signaler à l'attention quelques-unes des opinions exprimées par certains leaders du peuple canadien français sous ce rapport. Je suis fier de dire qu'en dépit de tout ce que peuvent dire ici même leurs leaders, les colons canadiens français du nord du Nouvel-Ontario—et je crois de toutes les parties du Dominion—sont fidèles et dévoués. Mais on pourrait s'étonner de ce que les membres qui occupent des sièges dans cette Chambre—depuis l'honorable premier ministre jusqu'à ceux de ses partisans qui se trouvent assis aux derniers rangs—s'efforcent de fausser les idées et les opinions du peuple canadien français. Monsieur l'Orateur, nous avons entendu l'honorable représentant de Nicolet (M. Turcotte) nous parler de l'indépendance. Voici quelques phrases qu'il a prononcées, et je tiens pour acquis que c'est là une traduction fidèle de la déclaration faite par l'honorable membre:

L'indépendance semble, en certains quartiers, être un épouvantail et le cauchemar de ceux pour qui les intérêts du Canada sont peu de chose et secondaires et qui n'ont d'amour et de loyalisme dans le cœur que pour l'empire. Mais je le demande à ces messieurs, est-ce que tôt ou tard le Canada n'aura pas à choisir entre l'annexion et l'indépendance? Sommes-nous destinés à demeurer une colonie et le vrai Canadien, celui qui aime vraiment et avant tout son pays, ne doit-il pas avoir dans le cœur l'ambition bien légitime de le voir libre et indépendant? Il sied mal à des politiciens qui ont l'expérience d'un grand nombre d'années, qui ont vu se dérouler les grands événements et les changements politiques qui sont aujourd'hui consignés dans l'histoire de notre pays, qui ont vu grandir la nation et qui en connaissent maintenant la vigueur et les immenses ressources, il n'est pas patriotique ni loyal de la part de ces hommes de mettre des entraves au plein développement de notre organisation politique et de prétendre que nous devons toujours demeurer sous la protection du drapeau anglais. Mais, grâce à Dieu, j'en suis convaincu, il n'en sera pas ainsi et la création d'une flotte de guerre est, dans mon humble opinion, le dernier pas vers l'indépendance.

N'est-ce pas là prêcher l'indépendance? N'est-ce pas là le sentiment véritable qui anime nombre de membres de la droite? M'est avis que cette opinion est partagée par beaucoup de députés ministériels. Ces paroles de l'honorable député furent couvertes d'applaudissements. Plus loin, il ajoute:

C'est à ce point de vue surtout, et je devrais dire exclusivement, que je me place en donnant mon adhésion à la politique libérale du moment. Je parle au point de vue canadien et je crois que cette manière d'envisager la question est aussi celle de la majorité des électeurs de mon comté et je ne crois pas trop dire en affirmant que c'est celle de la majorité de la province de Québec.

Il y a là quelque chose à l'adresse des électeurs canadiens français, et je ...

M. G. A. TURCOTTE: Que mon honorable ami me permette de lui faire une question. A-t-il relevé dans mon discours la phrase où j'ai dit que je ne voudrai jamais de l'indépendance tant que l'Angleterre n'y consentira pas, que l'indépendance devra nous être accordée de plein gré et non autrement?

M. SMYTH: Je répondrai par une autre question—si mon honorable ami nie avoir fait la déclaration dont je viens de donner lecture.

M. G. A. TURCOTTE: Je ne le nie aucunement.

M. SMYTH: Fort bien; voilà la réponse. Je vois ici un autre personnage à qui il est arrivé au cours de sa carrière de traiter la question de l'indépendance. Le directeur général des Postes (l'honorable M. Lemieux) s'est déjà prononcé là-dessus. Je me plais à rendre hommage à sa rare éloquence et à son empressement à faire comme on lui dit. Je ne sais si on l'a fait rentrer dans les rangs à coups de fouet. "L'Evénement", journal de Québec, publie ce qui suit:

Il y a quelques années, le directeur général des Postes, M. Lemieux, proposait au club National l'adoption d'une résolution ainsi conçue:

Tout en protestant de leur admiration pour le régime constitutionnel anglais, les membres de ce club désirent que l'on se serve de moyens constitutionnels pour obtenir l'indépendance de notre pays et son complet affranchissement de toute alliance européenne.

Le ministre des Postes aurait-il l'obligeance de me dire si cela est exact?

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis bien aise que l'honorable député me pose la question à moi-même. J'ai lu cela ce matin dans "L'Evénement" de Québec. Je n'ai jamais proposé l'adoption de cette résolution-là, et "L'Evénement" ne dit pas que je l'ai fait.

Il m'est arrivé une fois de traiter cette question. C'était en 1893. Je m'étonne qu'on ne l'ait pas rappelé au cours de ce débat.

En 1893, vivait à Montréal un homme qui s'occupait du Monument National, bâtiment où la société Saint-Jean-Baptiste—la société nationale des Canadiens français—tient ses réunions chaque semaine. Dans le but de prélever les fonds nécessaires à l'érection de cet édifice, il avait organisé une grande assemblée au parc Sohmer, à Montréal. Les quatre sujets suivants devaient donner lieu à une discussion académique: l'annexion aux Etats-Unis, le *statu quo*, la fédération impériale et l'indépendance du Canada. Jeune avocat, j'étais alors à mes débuts, et les organisateurs de l'assemblée m'avaient invité à prendre part au débat, me chargeant de soutenir la cause de l'indépendance du Canada, ce que j'acceptai de faire.

M. BARKER: Vous avez accepté?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui. Un citoyen de la province d'Ontario, dont je ne me rappelle pas le nom—c'était M. Elgin Myers, je crois—se constitua le champion de l'annexion aux Etats-Unis; un de mes amis, un libéral, M. McGowan, avocat très distingué de Montréal, parla en faveur de la fédération impériale, et un de mes jeunes amis, membre très actif du parti conservateur, M. Cardinal, dont je regrette encore la mort, se prononça en faveur du *statu quo*. Le public fut invité à voter, et, si je me rappelle bien, chaque personne présente avait dû payer un droit d'entrée de 25 cents.

Il s'agissait là d'une discussion académique, à laquelle je ne nie pas avoir pris part; je défendis de mon mieux la cause de l'indépendance du Canada, mais, je le répète, il ne s'agissait là que d'un sujet purement académique. Je m'étonne qu'on n'ait pas mentionné le fait au cours du présent débat. Mais pour ce qui est de la résolution, je ne l'ai jamais proposée, et c'est la première fois que j'en entends parler. Voilà l'explication que j'avais à donner.

M. SMYTH: Tout ce que je puis dire à l'honorable ministre, c'est que parfois à qui mal veut, mal arrive. Les fautes finissent toujours par se découvrir. Mon honorable ami fait-il encore partie du club en question?

L'hon. M. LEMIEUX: Du club de l'Indépendance?

M. WM R. SMYTH.

M. SMYTH: Du club National.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce club existe encore, mais je n'y ai jamais proposé l'adoption de cette résolution-là.

M. SMYTH: J'accepte la dénégation de l'honorable ministre. J'allais faire observer que la grande majorité des Canadiens français ne s'occupent guère des déclamations de cette nature. Ils sont trop intelligents pour cela, bien que parfois, et surtout à l'époque des élections, certains de leurs chefs cherchent à les soulever et les incitent à faire des choses dont ils s'abstiendraient si on les laissait agir librement. Je sais que j'ai eu moi-même beaucoup à souffrir de ce procédé. Tant que je fus leur candidat à l'assemblée législative, les amis que je compte parmi les Canadiens français m'accordèrent loyalement leur appui; mais un grand nombre d'entre eux me tournèrent le dos lors de l'élection de 1908, et cela à cause des brochures et publications électorales que l'on distribua. . .

Une VOIX: "The Duty of the Hour".

M. SMYTH: Oui, "The Duty of the Hour", publié aux frais du parti libéral et par lui répandu par chargements de wagons dans le nord de la province d'Ontario.

Les ministériels nous reprochent de ne pas nous accorder sur cette question; quand viendra le moment de voter, ils se rendront peut-être mieux compte de la division qui règne entre nous. Mais pour un parti politique, c'est une marque de vigueur que ses membres diffèrent d'opinion sur une question aussi importante que celle-ci, qu'ils pensent par eux-mêmes au lieu de se laisser conduire par le nez par un chef ou par un certain nombre de meneurs. De notre côté, chacun pense et agit comme bon lui semble, et je doute que les membres de la droite en puissent dire autant.

Certains députés ministériels ont tenu un langage qui me plonge dans l'étonnement, car je les avais entendus hors d'ici parler de ce projet de loi en des termes bien différents. J'ai lieu de penser qu'à l'égard de certains d'entre eux on a eu recours au "cabinet de réflexion", au bâillon et aux poucettes, à la promesse de pots-de-vin. . .

Une VOIX: A la camisole de force.

M. SMYTH: Oui, à la camisole de force et à toute sorte de choses.

L'honorable député de Laval (M. Wilson) est aussi de ceux qui ont parlé d'indépendance; suivant lui, la création de la flotte est en vue du changement de notre statut national, changement auquel nous devrions être préparés. Si cet honorable collègue était à son siège, je lui demanderais ce qu'il entendait en disant que nous devons nous préparer à un changement; car, je me plais

à l'espérer, jamais le jour viendra où s'effectuera, où l'on tentera d'effectuer quelque changement dont l'effet serait de séparer le Canada de l'Angleterre.

Du côté ministériel, les députés canadiens français ne sont pas seuls à parler d'indépendance et à manisfester de l'ingratitude à l'égard de l'Angleterre. C'est avec le plus profond chagrin que j'entendais l'autre jour un député appartenant, comme moi-même, à la grande famille écossaise, faire certaines déclarations; à celui-là je conseillerai de se reporter aux observations de l'honorable député de Saint-Jacques (M. Gervais) qui, ce soir même, disait que nous avons contracté une dette de reconnaissance envers la mère patrie. Aux yeux de mon honorable ami de Huron-sud (M. McLean), nous ne devons absolument rien à l'Angleterre. Son attitude est bien différente de celle que prenaient ses ancêtres quand l'empire britannique avait besoin de secours. En ces temps-là, les McLean ne se contentaient pas de faire montre d'enthousiasme, ils mettaient habit bas, ceignaient l'épée et allaient se battre pour l'empire. J'ai donc été étonné d'entendre l'honorable député de Huron-sud (M. McLean) déclarer qu'au lieu de mettre habit bas et de ceindre l'épée pour voler au secours de l'empire, il se contentait de faire de ses amitiés à ce dernier—car c'est là tout ce qu'il dit pouvoir faire. Pareille attitude n'est guère digne d'un Ecossais.

Je l'ai déjà dit, monsieur l'Orateur, on a reproché à certains membres de l'opposition d'avoir accusé les Canadiens de manquer de loyalisme, et mon honorable ami de Humbolt (M. Neely) s'est permis à ce sujet, cet après-midi, certaines observations que—je le constate avec plaisir—vous l'avez obligé de retirer. L'honorable député (M. Neely) nous a maintes fois répété qu'après avoir lu en entier et avec le plus grand soin le discours de mon honorable collègue de Frontenac (M. Edwards), il n'y a pu trouver d'autre sens que celui dont il a fait part à la Chambre. J'aimerais à me reporter à ce qu'a dit le député de Frontenac, car voyant quel sens on attribuait à ses paroles, ce me fut un très réel chagrin de penser qu'il aurait pu s'oublier au point de déverser l'injure sur nos compatriotes d'origine française, chose que, naturellement, il n'a pas faite. Je n'ai pas eu besoin de lire une bien grande partie du discours de mon collègue de Frontenac pour y relever ces paroles:

> Je n'ai pas accusé la masse de la population de cette province de manquer de loyalisme, et rien dans ce que j'ai dit ne peut comporter une telle accusation. Bien au contraire, j'ai dit que cette population avait fait preuve d'une intelligence plus qu'ordinaire en refusant de suivre les chefs qui, par ambition politique, lui conseillaient de se détacher de l'Angleterre.

L'honorable député (M. Neely) s'est appesanti sur cet incident, mais je demanderai à tout homme impartial: Dans ce qu'a dit le représentant de Frontenac où trouvez-vous quelque chose qui puisse blesser un Canadien français ou n'importe qui?

M. MOLLOY: Lisez plus loin.

M. SMYTH: Lisez-le vous-même; vous avez plus de loisir que moi.

J'aborderai maintenant la question de la marine et je dois dire que j'ai été très désappointé du peu de renseignements que possédait le premier ministre lorsqu'il a déposé le présent bill. J'ai fait des affaires pendant la plus grande partie de ma vie et cependant je n'ai jamais rien entrepris sans calculer d'avance avec la plus grande précision possible ce qu'il m'en coûterait. Lorsque j'ai construit une maison, j'ai d'abord obtenu un état estimatif d'une personne qui était en mesure de me renseigner et, bien que la maison pût coûter un peu plus cher, je connaissais approximativement mes obligations. Pourtant, lorsqu'il a déposé le projet de loi, le premier ministre n'a pas pu répondre à plusieurs questions concernant le coût de cette flotte, et il a promis qu'il donnerait des détails au cours de la discussion des articles en comité général.

Eh bien, monsieur l'Orateur, je n'aime pas à accepter ce projet les yeux fermés et, avant de lier mes électeurs et la population canadienne en général au principe du présent bill, je veux connaître dès maintenant le coût approximatif de cette flotte canadienne. Nous avons le droit d'exiger ce renseignement des ministres de la couronne qui sont censés connaître ce détail. Les ministres qui s'occupent du bill auraient dû être en mesure de nous apprendre aussi exactement que faire se pouvait ce que coûtera la flotte de pacotille qu'ils construiront.

Je puis dire tout d'abord que la flotte que le premier ministre fera construire ne vaudra rien pour l'attaque et ne sera nullement utile à la défense de l'empire. Je suis certain que, hors du parti qui est au pouvoir au Canada, on ne trouverait pas de nos jours, dans l'empire britannique ou tout autre empire, un homme sensé pour construire des vaisseaux de cette catégorie soit pour l'attaque ou pour la défense. Je ne consens pas même à confier la construction de cette flotte de pacotille aux membres du cabinet. En présence des accusations portées contre eux, au nombre de plus de dix et même de vingt, depuis que je fais partie de la députation—accusation de détournement de fonds, de gaspillage des deniers publics de différentes manières au sujet desquelles nous avons voulu faire une enquête— on ne devrait pas leur permettre de se lancer dans cette grande entre-

prise qui entraînera d'énormes dépenses pour le pays. Pour cette seule raison, sinon pour d'autres, je serais porté à voter contre le projet de construire cette flotte.

Je ne m'oppose pas à ce que la population canadienne jouisse de tous les avantages qui peuvent découler de la construction d'une flotte au Canada; mais cette flotte, si elle doit être utile, ne se construira en trois ans, ni en cinq, ni même en dix ans, et avant que le dernier vaisseau soit construit, le premier sera probablement désarmé, ou bien rendu au fond de la mer ou mis au rebut.

Le premier ministre aurait dû soumettre à la Chambre au moins une estimation approximative de ce que cette flotte coûtera au Canada.

Je dirai qu'au cours des campagnes électorales auxquelles j'ai pris part depuis dix à douze ans, je n'ai jamais entendu soumettre aux électeurs le projet d'une flotte canadienne ni d'une flotte d'aucune sorte, et je ne lierai pas ceux que j'ai l'honneur de représenter à un projet semblable avant qu'ils m'y autorisent. Je ne les lierai pas à aucune entreprise sans que j'aie moi-même une idée de ce qu'elle coûtera et je ne les obligerai pas à faire des dépenses, surtout lorsque les fonds doivent être administrés par le présent cabinet.

Je sens que je suis tenu de demander aux habitants de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter s'ils approuvent la création d'une marine canadienne. Voilà l'une des raisons qui m'engagent à voter contre le projet de créer une flotte canadienne à l'heure qu'il est.

Le premier ministre dit que le Gouvernement se propose de construire le canal de la baie Georgienne, qui est pour le Canada une entreprise beaucoup plus importante que la création d'une flotte canadienne. Il construira le chemin de fer de la baie d'Hudson. Il construit actuellement le Grand-Tronc-Pacifique. Ce sont là autant de fardeaux que le Canada en peut supporter à présent. J'ai parlé plus longtemps que je n'aurais dû, mais j'ai compris qu'il était de mon devoir envers mes commettants de me prononcer contre le projet de construction d'une flotte canadienne en ce moment. J'ai aussi voulu déclarer que je n'approuve aucun sentiment qui porterait nos concitoyens canadiens français à croire que nous leur reprochons de manquer de fidélité; cependant, nous accusons quelques-uns des chefs de la population canadienne française, qui font partie de cette Chambre, de tenir des propos qu'ils n'auraient pas dû tenir pour le bien de notre grand pays. J'espère que les députés de la droite s'arrêteront devant l'obstacle et ne le franchiront pas.

M. OSCAR GLADU (Yamaska) (texte): Monsieur l'Orateur, les tories, soit dit, sans offenser personne. . . .

M. WM. R. SMYTH.

Quelques DEPUTES: Parlez anglais.

M. GLADU (trad.): Je parlerai français, car c'est ma langue, et comme vous le savez, c'est mon droit de le parler ici.

(Texte) Monsieur l'Orateur, les tories, je le dis, sans offenser personne, sont toujours les mêmes dans tous les pays et ne sont pas susceptibles d'amélioration, pas plus ici qu'ailleurs. Quand, il y a quelques années, l'honorable ministre des Finances était sur le point de négocier un emprunt considérable en Angleterre, ces mêmes tories du Canada ne crurent pas devoir mieux faire que de dénigrer le crédit du pays et, par là même, s'efforcer de faire manquer l'emprunt.

Quand les tories de l'Angleterre traversèrent la période des dernières élections générales, eux aussi crurent qu'il n'y avait rien de mieux à faire que de dénigrer la marine de guerre de leur pays, dans le but de servir leurs intérêts politiques, ne se souciant guère des résultats, dût leur pays en souffrir, tout comme les tories d'ici qui n'avaient pas craint de nuire au crédit du Canada.

Je n'ai pas l'intention de parler longuement, mais avant d'aborder la question principale, il y a quelques points des discours prononcés au cours de ce débat, par certains orateurs de la gauche, que je désire relever.

Je ne m'attarderai pas à répondre aux injures qui ont été lancées à la figure de l'honorable premier ministre. Merci à Dieu, l'injure, nous le savons tous, part d'un abîme trop fangeux pour l'atteindre en aucune façon. Merci à Dieu, je le répète encore, l'honorable premier ministre est trop connu dans l'empire tout entier par sa grandeur d'âme, sa loyauté et sa noblesse de caractère, pour qu'aucune injure ne parvienne jamais jusqu'à ses pieds.

Permettez-moi de signaler à l'attention de cette Chambre quelques-unes des accusations portées par certains orateurs de la gauche dans les discours qu'ils ont prononcé récemment.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) nous reproche d'avoir trop de discipline, de suivre aveuglement et avec servilisme—pour me servir de l'expression du chef nationaliste de la province de Québec—le chef du Gouvernement, de ne pas être assez libre de nos mouvements. Le député de Toronto-nord a de bonnes raisons de savoir ce que c'est que de ne pas avoir de discipline. S'il se reporte en arrière de quelques années, avec quelques-uns de ses amis qui siègent encore à ses côtés, il se rappellera qu'il a été qualifié de traître, de faire partie du nid de traîtres, par le chef même du Gouvernement de cette époque. Il connaîtra alors ce que c'est que de ne pas avoir de discipline. Dans le même discours, il nous a traité de chiens muets.

Je regrette que pour sa propre réputation, il n'ait pas été muet dans le débat sur le bill de la défense navale; qu'il n'ait pas gardé sous silence,—l'expression dont je vais me servir n'est peut-être pas parlementaire,—les infâmes paroles qu'il a dites à l'adresse du premier ministre, des catholiques et des Canadiens français de ce pays.

L'honorable député a déclaré aussi qu'il y avait parmi nous quelques chiens qui commençaient à aboyer. Je vais lui rappeler que, lui aussi, a déjà su aboyer, et s'il veut venir avec moi au Sénat, avec six de ses amis, qu'il connaît bien, offrir un fair shake-hand à sir Mackenzie Bowell, ce dernier lui dira ce que c'est qu'un chien qui sait aboyer.

L'honorable député a aussi déclaré que le premier ministre avait une politique pour la province de Québec et une autre pour la province d'Ontario. Je regarde ces paroles non seulement comme une injure, mais comme une accusation de malhonnêteté contre le premier ministre. Quand un homme, comme le député de Toronto-nord, porte au front le stigmate que lui a imprimé, il y a deux ou trois ans, le ministre de la Justice (M. Aylesworth) qui, dans un formidable réquisitoire, plein de cette question de l'Union Trust, le comparait à l'infortuné McGill, gérant en déficit de la banque Ontario, et déclarait, après avoir étudié l'affaire des forestiers indépendants, que le même sort aurait pu lui arriver.

M. CAMPBELL: Monsieur l'Orateur, je soulève la question de règlement. L'honorable député n'a pas le droit de discuter cette question tant que nous ne connaîtrons pas la décision des juges de Toronto.

M. GLADU (traduction): J'ai le droit de revenir sur un discours qui a été prononcé il y a deux ans en cette Chambre par le ministre de la Justice.

M. LENNOX: Il est vrai, comme le déclare l'honorable député, que l'honorable ministre de la Justice dans cette enceinte a lâchement et mal à propos accusé l'honorable député de Toronto-nord d'infraction à la loi criminelle: mais l'honorable député ne sait-il pas que M. le juge Magee en renvoyant la poursuite pour diffamation a donné le démenti le plus catégorique aux affirmations du ministre de la Justice sur le sujet.

M. GLADU (texte): Je dis qu'un homme est encore sous le coup d'une accusation portée dans cette Chambre, et dont il ne s'est pas justifié dans cette même Chambre. Je dis que j'ai le droit de relater les faits, peu importe si son cas est encore actuellement devant les tribunaux. Nous savons d'ailleurs ce qui a été décidé tout dernièrement par les tribunaux.

L'honorable député a encore accusé l'honorable chef du Gouvernement d'être un homme à deux politiques et d'être déloyal à l'empire. Laissez-moi, monsieur l'Orateur, simplement relater un fait qui semble avoir été oublié par un grand nombre de personnes, ici. Y a-t-il quelqu'un de plus orgueilleux de l'amitié de la France que le peuple anglais et que son roi, plus grand que l'empire lui-même, parce qu'il a agrandi ce même empire de la noble et féconde amitié de la France par l'entente cordiale. Eh bien, à cette époque, celui qui était président de la République française, M. Loubet, a déclaré que lors d'une conversation qu'il avait eue avec l'honorable premier ministre du Canada, c'était lui qui, le premier lui avait donné l'idée d'une entente cordiale entre les deux pays, telle qu'elle existait entre les deux races au Canada.

Passons maintenant à un autre oiseau très intéressant, que je regrette de ne pas voir à son siège en ce moment. Je veux parler du député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes). Ce monsieur a jugé à propos, dans le discours qu'il a prononcé, il y a quelques jours sur la question du bill naval, de déclarer que les chefs de l'insurrection de 1837 n'étaient que des lâches. C'est l'expression textuelle dont il s'est servi dans cette circonstance. Je cite:

> L'honorable premier ministre, le ministre des Postes, l'honorable député de Pictou—je m'étonne que l'honorable député du Yukon n'y ait pas songé—se sont entendus pour faire l'éloge des héros de 1837, et par héros, ils entendaient les lâches qui s'étaient donné pour mission de tromper les pauvres malheureux habitants de la province de Québec, et les pauvres malheureux habitants de la province d'Ontario, pour les pousser à commettre des crimes qui ont entraîné des pertes de vies et la destruction de la propriété.

Je n'ai qu'une chose à dire en réponse à cela. Ces hommes sont morts pour la défense de la cause qui leur était chère et sacrée. Pour ma part, je dis qu'un militaire, comme le député de Victoria-et-Haliburton, portant cape et épée, qui insulte à la tombe de ceux qui sont morts pour une cause qui leur était sacrée, n'est qu'un bretteur à panache, qui ne saurait être autre chose qu'un héros de taudis infect. . .

M. l'ORATEUR: Je pense que cette expression n'est pas parlementaire.

M. GLADU: Je retire tout ce qui n'est pas parlementaire, mais vous m'autorisez à laisser ce qui est parlementaire, il y en a encore assez.

J'en viens maintenant à un homme qui n'est pas précisément sympathique aux Canadiens français et aux catholiques et qui, cependant, vous cite pompeusement les paroles du révérend père Hamon, un jésuite qu'il ne connaît pas, mais que j'ai l'hon-

neur de connaître. Je vous donne ma parole d'honneur que ce religieux a toujours eu assez de noblesse et de délicatesse pour ne pas s'être servi des expressions qu'on lui prête dans une traduction, du reste, contestable.

Je demande pardon à la Chambre de ce préambule un peu long, mais je désirais relever ces injures qui n'ont peut-être pas l'importance que j'y attache.

L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a pris sur lui d'insulter à la tombe d'un homme que la province de Québec honore et respecte; qu'elle a respecté de son vivant et qu'elle a honoré pendant des années et des années par un pélerinage annuel à sa tombe. J'ai nommé Honoré Mercier.

Je ne parlerai pas des injures qu'il a jugé à propos de lancer au premier ministre de ce pays. Mais je lui dirai aussi bien qu'aux honorables députés de Victoria et de Toronto-nord, que je regrette d'avoir à leur rappeler une parole que je disais ici l'an dernier; c'est que dans la tombe il n'y a de place que pour un cadavre, que tout le reste en est exclu, même le soufle empoisonné du serpent. Nous en avons assez, dans la province de Québec, de ces violateurs de tombes et de ces rongeurs de cadavres; nous en avons assez de ceux qui prennent plaisir à soulever le couvercle des tombeaux de nos grands hommes, à remuer leurs cendres, pour voir s'ils ne pourraient pas en extraire du capital politique.

J'ai lu dans les mémoires de M. Claude, ancien chef de la sûreté, de Paris, que des vampires à face humaine, descendaient la nuit dans le cimetière du Père-Lachaise et insultaient à la tombe des vierges qu'on avait enterrées dans la journée. Je dis que ces hommes se constituent les vampires de nos gloires politiques, comme ceux-là étaient les vampires des vierges.

J'aborde maintenant la question du bill naval. Je ne m'attarderai pas longtemps à la proposition de l'honorable député de Jacques-Cartier. Je regrette d'avoir à déclarer en toute sincérité, que c'est pour moi une jolie pièce de chauvinisme.

Qu'il y ait une politique pour le parti conservateur dans la province de Québec et une autre politique dans Ontario et les autres provinces anglaises pour les conservateurs également, je ne puis l'admettre, car tout cela n'est qu'une farce macabre à laquelle la population de la province de Québec ne saurait se laisser prendre.

Passons maintenant à la proposition de l'honorable chef de la gauche. Je suis forcé d'en venir à la conclusion qu'elle est injuste pour une partie notable de notre population. De quel droit, je vous le demande, dans un pays comme le nôtre, composé d'éléments hétérogènes, où il y a diverses nationalités, des Italiens, des Allemands, des Français, des Russes, etc., de

quel droit, dis-je, prendrez-vous l'argent de ces gens qui payent des taxes et contribuent au développement de notre pays, de quel droit prendrez-vous l'argent de ces Allemands, de ces Russes, de ces Italiens, pour l'envoyer en cadeau à l'Angleterre qui s'en servira pour construire des Dreadnought avec lesquels elle ira peut-être un jour écraser les flottes de leur pays d'origine, balayer les côtes de leur ancienne patrie et labourer des boulets de ses canons le sol encore humide du sang de leurs aïeux? Les taxes qu'ils payent au trésor public doivent être dépensées dans l'intérêt du pays, et ces gens savent remplir leur devoir de citoyen et de contribuable; l'on ne doit pas disposer de ces fonds pour en faire bénéficier l'Angleterre qui, un jour où l'autre, ira, je le répète, balayer les côtes de leur pays d'origine et éventrer de ses canons les flottes de leurs compatriotes.

J'en viens au projet soumis par l'honorable premier ministre, et je le trouve acceptable pour ceux qui habitent ce pays, qui souscrivent de l'argent, qui paient des taxes pour son avancement et son développement. Ceux-là ne peuvent avoir d'objection à la construction d'une flotte qui restera notre propriété.

Je le trouve acceptable parce que nous ne dépensons pas notre argent au bénéfice d'une nation qui, pour n'être pas hostile aujourd'hui, peut le devenir, au pays d'origine de ceux dont je parlais il y a un instant, tandis que, d'après ce projet, cet argent sera dépensé dans le pays, et si nous avons le droit d'en disposer comme bon nous semble, personne n'a raison de s'en plaindre. Cet argent sera dépensé pour le Canada et pour le bien des Canadiens.

Il est une question, monsieur l'Orateur, qui semble avoir passionné l'opinion conservatrice dans cette Chambre, c'est la question de loyauté. Je ne crois pas nécessaire d'y revenir; l'honorable député de Beauce (M. Béland) l'a traitée l'autre jour d'une façon magistrale quand il a rappelé les diverses époques de notre histoire où notre loyauté ne s'est pas démentie. Il me suffira de rappeler les paroles de Fréchette qui, s'adressant un jour à la population anglaise de ce pays, dans une poésie immortelle, en lui montrant le drapeau anglais flottant sur la citadelle de Québec, disait: "Sans nous il ne serait plus là". Faut-il rappeler les dates mémorables de 1775 et 1812? Si Salaberry avec ses trois cents voltigeurs canadiens ne se fut pas trouvé à Châteauguay, où serait le drapeau britannique?

En 1870, n'avons-nous pas donné généreusement le sang des nôtres?

Et 1885! Le député de Victoria disait l'autre jour que nous avions applaudi à la rébellion de 1885. Ne sait-il pas qu'en 1885, le 65e bataillon commandé, par un Canadien français, l'ancien juge Ouimet, a donnée à pleine charge pour la défense de ce

même drapeau et pour la répression de l'insurrection du Nord-Ouest? Le 9e bataillon de Québec a fait la même chose.

L'honorable député de Victoria a-t-il oublié qu'en 1899, les nôtres ont généreusement donné leur sang pour la défense de ce même drapeau britannique sur le veldt africain. Qu'il me cite donc un seul cas où les nôtres ont refusé de donner généreusement et leur sang et leur dévouement pour la défense du drapeau anglais.

On nous accuse de déloyauté, parce que le premier ministre du Canada, dans une certaine circonstance, aurait déclaré que l'indépendance viendrait peut-être à surgir un jour ou l'autre. Eh bien, à ce propos, je vais citer l'opinion d'un homme qu'on accusera pas d'être déloyal, j'en suis sûr. Lord Milner, prononçant un discours dans un banquet à Montréal, a fait cette déclaration que dans cinquante ans le Canada aura à choisir entre la fédération impériale ou l'indépendance.

On nous accuse d'être déloyaux, mais quels sont les plus grands déloyaux si ce n'est pas ceux qui, en Angleterre, chaque jour, augmentent nos libertés constitutionnelles; si ce n'est pas ceux qui, chaque jour, dénouent d'eux-mêmes le lien qui nous unit à l'Angleterre.

Déloyaux! Y a-t-il de plus déloyaux que ces hommes qui, siégeant de l'autre côté de la Chambre, se donnent exclusivement pour mission de semer la discorde et la désunion entre les différentes races, en nous taxant de fanatisme et de déloyauté que nous n'avons pas, ainsi que nous l'avons prouvé dans le passé.

Il y a une infinie différence entre la conduite de ces hommes et la conduite de celui qui est l'édificateur de ce pays; le pacificateur des races; de cet homme qui, faisant appel à toutes les bonnes volontés, de toutes origines, les invite à s'unir, au moins en tant qu'il s'agit des intérêts du Canada. Quelle différence y a-t-il entre la politique de celui qui a fait de notre pays ce qu'il est aujourd'hui, grand et prospère, et ceux qui, pour servir leurs intérêts politiques, se sont bornés, purement et simplement, à dénigrer le pays, abaisser son crédit et en faire, autant que possible, une nullité aux yeux de l'univers.

Je m'arrête, j'ai promis d'être bref. Pour les raisons que j'ai données, je voterai avec plaisir en faveur du bill du Gouvernement; je le ferai sans crainte, sans faiblesse et, je dirai même, sans hésitation.

M. THOMAS BEATTIE (London): Je ne demanderai pas à la Chambre de m'excuser si je la retiens quelque temps, car je crois que tous ses membres devraient se prononcer sur ce sujet d'une extrême importance. En exprimant mon opinion, j'espère que je ne laisserai pas échapper une seule parole qui pourrait blesser un de mes auditeurs. Au cours du présent débat, je le dis à regret, on a soulevé plusieurs fois la question de fidélité. A mon avis, il eut été préférable pour le Canada qu'on n'en eut pas parlé, mais je n'exprime que mon opinion personnelle, cela va sans dire, et d'autres peuvent penser autrement. Mais, il me semble qu'après le généreux traitement de la Grande-Bretagne à l'égard du Canada depuis un demi-siècle il ne devrait pas y avoir dans cette enceinte ou au dehors un seul homme—fût-il Ecossais, Français, Irlandais, Anglais ou Canadien de naissance—qui élevât la voix pour dire qu'il voudrait être autre chose qu'un bon et fidèle Canadien, sujet de l'Angleterre.

Sans les propos qu'a tenus le représentant de Huron-sud (M. McLean), je n'aurais pas pris part au présent débat. L'honorable député a dit dans un discours que nous ne devons rien à l'Angleterre, sauf de la bienveillance et du respect. Je ne puis faire autrement que de le comparer à ce célèbre personnage ancien, Rip Van Winkle—j'espère, monsieur l'Orateur, que cette observation n'est pas antiparlementaire. Je crains beaucoup qu'il n'ait dormi depuis un demi-siècle sans savoir qui veillait sur lui, car autrement il n'aurait pas tenu ce langage. Nous savons tous sans doute qu'on rapporte que, pendant le déluge, le clan de McLean était bien indépendant de Noé et de son arche parce qu'il possédait un bateau, et par un semblable essor de l'imagination mon honorable ami s'est probablement persuadé qu'il était parfaitement en sûreté sous la protection du fusil de chasse de sa famille.

Je désire lui dire que nos aïeux n'ont pas été chassés de la Grande-Bretagne. Ils n'ont pas été obligés de quiter leur pays, mais ceux qui étaient obligés de s'en aller étaient généralement envoyés à Botany-Bay. Ils ne sont pas venus au Canada pour le bien de ce pays, mais parce qu'ils pensaient qu'en venant ici, ils pourraient améliorer leur situation, sociale et financière, et à mon avis 95 p. 100 d'entre eux l'ont améliorée. Mais si la Grande-Bretagne n'avait pas envoyé son armée et sa flotte pour planter le Union-Jack sur nos rives, ces gens-là n'auraient pas pu venir au Canada et pour cela seulement, nous devons plus que de la bienveillance et du respect à la mère-patrie.

Si le Canada croit qu'il continuera à faire partie de l'empire britannique—et je suis d'avis que nous désirons tous et entendons demeurer sous sa bénigne influence—nous ne devons pas nous attendre à vivre comme des frelons dans une ruche, profitant de la protection, de la gloire et des avantages de l'empire tout en refusant de participer aux travaux des abeilles.

Le public et le Parlement doivent dire si nous ferons don à la Grande-Bretagne pour sa flotte de deux des meilleurs cuirassés d'escadre qu'il est possible de construire, ou si le Canada créera une prétendue flotte

que le représentant de Montréal (M. Doherty) a bien décrite en l'appelant une flotte sédentaire. Deux cuirassés d'escadre coûteraient environ $18,000,000, et non $25,000,000 ainsi que l'on dit des membres de la droite.

Combien coûterait la flotte que le ministère projette de construire? J'apprends que les frais annuels d'entretien s'élèveraient à près de $7,000,000, et cette somme seraient dépensée pour une flotte qui n'aurait rien à faire et qui serait obligée de rester à l'ancre dans nos ports d'Esquimault, d'Halifax et autres. Les équipages n'auraient qu'à peinturer les vaisseaux, à nettoyer les ponts et à prendre trois bons repas par jour auxquels ils auraient droit, naturellement. Et les officiers passeraient le temps à donner de temps à autre des thés roses à leurs amis sur le rivage, aux dépens de la population canadienne

Souffrez que je rappelle quelques-uns des nombreux bienfaits que la Grande-Bretagne a répandus sur le Canada depuis quelques années, et je ne mentionnerai que ceux dont le souvenir est encore vivace et pour lesquels nous n'avons jamais versé, et on ne nous a jamais demandé un rouge liard. Songez aux premiers troubles qui ont éclaté dans nos immenses territoires de l'Ouest—ce bel héritage dont nous sommes si fiers et dont nous nous vantons tant. La Grande-Bretagne ne nous a-t-elle pas envoyé le général Wolseley, l'un de ses meilleurs généraux, qui a pris le commandement de l'expétition de la Rivière-Rouge, a rétabli la paix et la tranquillité dans cette partie du pays qu'il a remise au Canada?

Puis remontez à la guerre civile qui s'est déclarée aux Etats-Unis. Qu'a fait la Grande-Bretagne lorsqu'il y a eu lieu de craindre des troubles le long de la frontière? Qu'a-t-elle fait alors pour le Canada? Ne nous a-t-elle pas envoyé 10,000 hommes de ses meilleures troupes tirées de ses meilleures régiments et plusieurs de ses meilleures pièces d'artillerie, effectuant le débarquement à Halifax et faisant franchir à ses soldats une distance de mille milles sur terre, à travers la neige et la glace, pour les conduire dans la partie occidentale de l'Ontario? Je me rappelle fort bien qu'étant encore enfant, j'ai vu arriver à London, le 63e régiment, à minuit, au cœur de l'hiver, quelques années après 1860. Ensuite vinrent le 53e régiment et les 47e et 60e compagnies de fusiliers qui appartenaient à l'un des meilleurs régiments de fusiliers de l'Angleterre. La batterie d'artillerie du commandant Balfour Grey—l'une des meilleures de l'armée, vint aussi. Ces troupes ont demeuré plusieurs années au Canada, aux dépens du gouvernement impérial, jusqu'à la disparition de tout danger. Cette seule expédition a dû coûter à l'Angleterre beaucoup plus que le prix des deux Dreadnought dont nous proposons de lui faire don. Et bien que ces troupes aient stationné à moins d'une portée de fusil de la porte de l'habitation du représentant de Huron-sud (M. McLean), celui-ci déclare que nous ne devons rien à l'Angleterre, sauf de la bienveillance et du respect. Avons-nous jamais pavé un sou pour cette expédition? Non, jamais. Nous a-t-on jamais demandé de verser un sou? Non.

Les honorables députés de la droite répètent à l'invi que deux Dreadnought coûteraient $25,000,000; or, je tiens de bonne source qu'on peut construire deux navires de combat de premier ordre pour $18,000,000 au plus. Ne serait-il pas préférable de verser pareille somme une fois pour toutes, au lieu de construire cette flotte projetée, dont il est impossible de prévoir le coût définitif et qui, une fois construite, ne sera d'aucune utilité au Canada; tout au plus sera-ce une flotte sédentaire, qui demeurera au port. Je tiens de source autorisée que les frais d'entretien de cette marine atteint le chiffre annuel de $7,000,000. Notre milice qui, en 1896, nous coûtait $1,000,000 nous coûte aujourd'hui $7,000,000, et cela grâce au premier ministre et à sa riante humeur. Additionnez ces deux item de dépense et voilà une dépense de $14,000,000 pour l'entretien annuel de la marine et de la milice, soit $2 par tête d'habitant, comptant chaque homme, femme et enfant, bébés compris.

Au cours de ce débat, j'ai entendu certains collègues appliquer au Canada le titre de nation au sein de l'empire. Les mots "Dominion au sein de l'empire" ne sonneraient-ils pas aussi bien? Pour mon propre compte, je n'ai cure de ce mot nation. A mes oreilles, il résonne comme synonyme de séparation; or, je l'espère, nous continuerons à vivre à l'ombre du bon vieux drapeau anglais; car, à mon avis, cinq années de séparation nous conduiraient tout droit à l'annexion aux Etats-Unis où l'aigle américain nous couvrirait de son aile protectrice. Comme finale, j'exprime un espoir: c'est que pas un seul député ici ne voie jamais luire le jour de notre séparation de l'empire.

M. P. A. SEGUIN (L'Assomption) (texte): Monsieur l'Orateur, pour ne pas prendre trop du temps précieux de cette honorable Chambre, je serai bref. Toutefois je crois qu'il est de mon devoir d'exprimer mon opinion sur l'importante question qui depuis quelques semaines, fait l'objet de la discussion: celle de la création d'une marine de défense nationale.

J'ai prêté une vive attention aux discours qui ont été prononcés depuis le commencement de ce débat et, à quelques exceptions près, j'ai constaté que les objections les plus nombreuses et les plus violentes contre le projet d'une marine de guerre, sont basées sur le fait que le projet ministériel ne va pas assez loin.

On a même été jusqu'à parler de la déloyauté des Canadiens français, et l'on a pas ménagé les expressions outrageantes à l'adresse du premier ministre, à l'occasion de son attitude sur cette question: je m'étonne même, que ni le chef de l'opposition, ni l'honorable député de Jacques-Cartier, qui ont, comme tous le savent, chacun leur manière d'agiter le drapeau de l'opposition, je m'étonne, dis-je, que ni l'un ni l'autre n'ait protesté contre ces violences de langage de la part des honorables députés de la gauche.

Mais, quelque violente qu'ait été la discussion, elle a servie à éclairer les consciences, et je ne vous cache pas, monsieur l'Orateur, que le débat m'a démontré jusqu'ici à l'évidence, que le Gouvernement, en présentant ce bill pour la création d'une marine, a mûrement étudié la question, qu'il l'a envisagé sous toutes ses faces, et qu'il n'a fait que se placer au point de vue de l'intérêt général du pays, écartant toute considération de parti, de race, d'intérêt local ou d'intérêt particulier.

Au premier abord, avant le débat et avant d'avoir étudié la question, je vous l'avoue monsieur l'Orateur le statu quo me paraissait l'état idéal, et, comme d'autres, j'étais porté à me dire, que le pays s'étant jusqu'ici passé d'une marine de guerre pourrait bien s'en passer encore pour de longues années: j'ai constaté depuis, que ce raisonnement porte à faux.

Les nations sont des groupements d'individus; conséquement, comme les individus, elles grandissent pour atteindre l'adolescence, puis l'âge mûr.

Le Canada est encore dans sa période d'adolescence, mais sans être déloyal envers la mère patrie, il nous est bien permis en regardant dans l'avenir, de songer qu'un jour viendra, plus ou moins éloigné, où il lui faudra prendre la direction de ses propres destinées; en un mot, il fera comme fait l'adolescent qui dit adieu au foyer paternel pour se créer un foyer à lui.

S'il nous est permis d'envisager ainsi l'avenir de notre pays, n'est-il pas juste aussi, que dès maintenant nous commencions à le préparer aux luttes de l'avenir.

Il n'y a pas de si petit pays en Europe, et dans le reste du monde entier, soucieux de ses destinées futures, qui n'ait son noyau de marine de défense nationale.

Bien qu'une simple colonie, le Canada, par l'étendue de son territoire, par ses immenses ressources, par sa population, grandissant chaque année dans des proportions étonnantes, passe de beaucoup en avant de ces pays auxquels je viens de faire allusion, et cependant le Canada resterait dans l'insouciance de ce que lui réserve l'avenir. Ce serait pour le moins imprudent.

Si j'envisage la question au point de vue de nos relations avec la mère patrie, je trouve aussi qu'il est juste que nous contribuions, de certaine manière à maintenir la suprématie de l'empire. Les autres colonies ont répondu à ce sentiment bien naturel; le Canada seul tirera-t-il de l'arrière? Non, monsieur l'Orateur. Aussi le génie politique de l'honorable premier ministre a voulu sauvegarder notre autonomie et a voulu tirer le meilleur parti de ce projet d'une défense nationale.

Tout en nous permettant de remplir librement vis-à-vis l'Angleterre nos devoirs de coloniaux, le projet ministériel pourvoit d'abord à notre défense nationale et c'est le cas de dire qu'une fois de plus, dans la circonstance présente, le parti libéral a adopté la politique du Canada pour le Canada et pour les Canadiens.

La création d'une marine est de nature à satisfaire non seulement l'orgueil légitime de tout un peuple, mais encore à faire bénéficier le pays d'une industrie nouvelle ; l'établissement de nombreux chantiers pour la construction de cette marine de guerre contribuera à la prospérité d'une partie de la population, et la construction de la marine de guerre sera suivie de la construction d'une marine marchande; or nul ne l'ignore, la marine marchande pour un pays comme le nôtre est pour ainsi dire le termomètre de sa prospérité. De plus comme nous avons au Canada, l'avantage sur d'autres pays, de posséder de vastes gisements de fer, de nickel et d'acier, et tout ce qui entre dans la construction des navires; nous avons lieu d'espérer que cette industrie nouvelle prendra des proportions gigantesques et nous permettra même, avec beaucoup de profit pour le pays, de faire de la construction pour les nations étrangères.

L'industrie nouvelle de la construction des navires au Canada va fournir du travail à des milliers de pères de familles, et leur assurer une source intarissable de revenus. Et cette marine de défense nationale va ouvrir, pour nos jeunes gens, une carrière honorable et digne de leurs plus nobles aspirations. En un mot, monsieur l'Orateur, je considère que nous avons là un nouvel élément et un élément considérable de prospérité nationale. A l'encontre de la politique du Gouvernement, l'opposition présente deux politiques indécises et diamétralement opposées: l'honorable chef de l'opposition voudrait que le Canada fit don à la mère patrie de deux Dreadnought, c'est-à-dire d'un seul coup, de la somme de vingt à vingt-cinq millions de dollars, quitte ensuite de voir s'il serait opportun ou non de procéder à la création d'une marine de guerre; je ne voudrais pas ici avoir d'expressions blessantes, car il me répugnerait de suivre les adversaires du Gouvernement sur ce terrain, mais je me demande si l'honorable chef de l'opposition en formulant son projet a bien regardé en face les intérêts de notre pays et ses desti-

nées futures. S'il devient urgent dans un avenir plus ou moins rapproché d'établir pour notre pays une marine de défense nationale—et l'expérience des autres pays prouve que cette urgence se fera sentir bientôt—à quoi auront alors servi les vingt ou vingt-cinq millions que d'un seul coup le Canada aura jetés à la mère patrie? Ce vide fait d'un seul coup dans le trésor national ne sera-t-il pas de nature à retarder l'établissement de notre marine, et qui sait ce qui pourra résulter de ce retard? Il me semble que la politique de l'honorable chef de l'opposition sur ce point est néfaste, et qu'il ne faut pas réfléchir bien longtemps pour en arriver à cette conclusion.

Il y a aussi le projet de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) celui d'un appel au peuple pour connaître son opinion en la matière; à quoi bon faire les dépenses de deux à trois cent mille dollars, lorsque l'on sait d'avance quelle sera la réponse de ce plébiscite?

Les journaux de tout le pays, je considère, sont le reflet de l'opinion publique; il ne s'agit donc que de les consulter pour être fixé à cet égard. Je les ai consultés attentivement et j'ai pu constater que le plus grand nombre est favorable à une contribution du Canada pour la défense de l'empire et j'en arrive à la conclusion, monsieur l'Orateur, que le projet de contribution offert par le gouvernement canadien, est, certes, celui qui est le plus en rapport avec les aspirations de notre peuple. Quelques journaux, et de très rares, font une lutte plus criarde que sérieuse au projet ministériel, mais il est facile de voir que dans ces cas il s'agit plus de soulever le sentiment populaire contre le Gouvernement créateur du projet de la marine que contre le projet de la marine lui-même; en un mot c'est un prétexte et rien autre chose; l'on proteste pour faire de l'opposition. Je ne voudrais pas insinuer que l'honorable député de Jacques-Cartier demande le plébiscite dans le seul but de se poser en champion du respect dû à la population; je veux croire à sa sincérité, mais je suis sûr qu'un reproche qu'on lui fera, plus tard, sera celui d'avoir usé d'un faux-fuyant pour éviter de se prononcer, par son vote, sur le mérite même de la politique des partis sur la question présentement pendante.

Et je suis d'avis, monsieur l'Orateur, que la position que prennent les honorables députés de Jacques-Cartier, et quelques-uns de ses amis, semble être une preuve que la politique du Gouvernement, en cette matière, est juste et absolument dans l'intérêt du pays; ils ont comprit l'extravagance de la politique du chef de l'opposition et de ceux qui le supportent; ils ne peuvent en être, mais comme ils croiraient manquer au principe aveugle d'une opposition, l'opposition quand même à toutes les mesures ministérielles, ils se rabattent sur une politique de plébiscite, qui, en somme, ne veut absolument rien dire et n'aboutirait à rien.

Pour moi, monsieur l'Orateur, à part la grande voix des journaux je trouve que l'opinion de la presque totalité des représentants assermentés du peuple canadien réunis ici en cette enceinte en vue de travailler dans le meilleur intérêt de ce pays, est absolument l'opinion saine de toute la population du Canada. Or, cette opinion est évidente pour tous, et à part un petit groupe de sept ou huit, d'après ce que l'on peut voir, la députation entière de cette Chambre, s'il y a quelque divergence sur la manière de contribuer à la défense de l'empire, n'en admet pas moins qu'il est absolument à propos de faire quelque chose en ce sens.

J'en conclus donc, monsieur l'Orateur, que l'intérêt du pays, nos relations commerciales avec la mère patrie et nos destinés futures sont autant de raisons qui militent en faveur de la création d'une marine de défense nationale.

Je voterai donc en faveur de ce projet, parce que je sais que les revenus du pays sont suffisants pour permettre la création de cette marine, sans qu'il soit pour cela nécessaire d'imposer de nouvelles taxes: sachant aussi que cette création ne peut nuire nullement aux œuvres nationales déjà entreprises, et à celles sur le point de l'être. Il est inutile, et ce serait prendre inutilement le temps de la Chambre de faire l'exposé des revenus du pays et de la richesse nationale, comme il est inutile aussi, d'autres l'ayant fait avant moi, de démontrer l'accroissement de notre population, et d'envisager ce qu'est le Canada aujourd'hui et ce qu'il sera dans quelques années.

Il est bien facile de faire de l'agitation de parcourir le pays en tout sens, comme quelqu'un fait présentement dans le beau comté de l'Assomption que j'ai l'honneur de représenter, en tâchant de soulever le public par des mots sonores plus ou moins vides de sens. L'on parle de militarisme, l'on parle d'impérialisme, l'on parle de millions jetés inconsidérément, mais ce verbiage, je vous le demande, monsieur l'Orateur, est-il bien dicté par un patriotisme sain et éclairé, ce verbiage n'indique-t-il pas plutôt une ambition mal déguisée, un intérêt personnel qui, j'oserais dire, semble faire taire la voix du raisonnement et celle de l'intérêt public? Mais les électeurs de mon comté comme les électeurs du pays tout entier, loin de se laisser prendre par ces clameurs intéressées, reconnaîtront que leurs mandataires ont une autre mission à remplir que celle de faire de la démagogie. Cette mission, monsieur l'Orateur, je l'ai acceptée avec toutes ses responsabilités et le serment que j'ai prêté comme représentant du peuple me fait un devoir en cette circonstance

de donner mon plus loyal appui au bill de la création d'une marine de défense nationale et, ce faisant, je croirai avoir bien mérité de ma patrie.

(Sur motion de M. Loggie, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

Sur motion de M. Fielding, la séance est levée à onze heures moins cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 9 mars 1910.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DE LA COUR D'ECHIQUIER.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill C), provenant du Sénat, à l'effet de modifier la loi sur la cour d'échiquier.

Quelques DEPUTES: Expliquez-vous.

L'hon. M. AYLESWORTH: Je ne saurais dire exactement en quoi consiste ce projet de loi dont je n'ai pas encore vu le texte; mais, je crois savoir que dans les termes où il a été voté en définitive par le Sénat, il étend la compétence de la cour d'échiquier de manière à comprendre les cas d'accidents qui peuvent se produire non seulement sur les lignes de chemins de fer de l'Etat, mais d'une manière générale, en conséquence de l'exploitation de ces chemins de fer. Telle est la teneur de cette mesure présentée aujourd'hui à la Chambre.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI RELATIVE AUX GRATIFICATIONS AUX VOLONTAIRES.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) demande à déposer un projet de loi (n° 163), tendant à modifier la loi de 1908 relatives aux gratifications aux volontaires.

Quelques DEPUTES: Expliquez-vous.

L'hon. M. OLIVER: Ce projet de loi vise à proroger le délai pour faire choix d'un terrain accordé aux porteurs de certificats, aux termes de la loi relative aux gratifications aux volontaires. Le premier délai devait expirer à la fin de l'année 1910; il est prorogé jusqu'à la fin de l'année 1911. Il est deux amendements d'importance secondaire qui ne modifient en rien la mesure dans son essence, et qui pourront être expliqués pleinement en comité.

M. HUGHES: Cette prorogation de délai est-elle accordée également en ce qui regarde les certificats dont les volontaires se sont défaits, et qui sont entre les mains de spéculateurs, ou est-elle restreinte aux certificats restés en la possession des volontaires?

L'hon. M. OLIVER: La loi primitive ne distingue pas entre les certificats restés en la possession des volontaires et ceux qui ont été transportés à des spéculateurs, et le projet de modification ne distingue pas davantage.

M. HUGHES: Je ferai observer au ministre, ce qu'il sait déjà fort bien, que nombre de ces volontaires, en raison du peu de temps qui leur a été donné pour faire choix d'un terrain, ont été absolument hors d'état de le faire. Cette guerre s'est terminée en 1902. D'année en année la question a été signalée à l'attention du ministère, et d'année en année on nous a répondu que le Gouvernement n'avait pas encore décidé s'il retiendrait l'administration des terres du Nord-Ouest ou s'il en chargerait les provinces. Enfin, en 1905, le Gouvernement résolut de se réserver la gestion du domaine public; la question lui fût signalée de nouveau, et trois années s'écoulèrent avant que nous eussions pu obtenir l'émission de ces certificats. Entre temps, les volontaires avaient perdu courage; ils n'espéraient plus obtenir ces gratifications, et quand finalement le ministre se décida à leur rendre justice, du moins partiellement, et à leur accorder ces concessions gratuites, les volontaires furent pris par surprise, et n'ayant pas réalisé d'épargnes, se trouvèrent empêchés d'aller se choisir des homesteads. Je connais nombre de volontaires qui, s'ils avaient conjecturé qu'on leur accorderait une prorogation de délai, même d'une seule année, ne se seraient pas départis de leurs certificats. La situation fut exploitée par nombre de spéculateurs qui nous sont bien connus et dont quelques-uns sont dans un rayon de moins de mille milles de la Chambre des communes. Ils se sont fait transportés ces certificats moyennant une bagatelle, un dollar ou un dollar et demi de l'acre, et ils ont pu revendre à un bénéfice de 200 ou 300 p. 100. A mon sens, il serait injuste pour le volontaire qui s'est départi de son certificat dans les conditions posées par le texte primitif de la loi, d'accorder au spéculateur à qui le volontaire a cédé son certificat le bénéfice de cette prorogation. Il ne sera qu'un embarras pour le volontaire honnête désireux de faire choix d'un homestead.

Je dis donc que ce répit ne devrait être accordé qu'à l'égard des certificats déjà

émis en faveur de volontaires sérieux qui se proposent de se faire un établissement pour leur propre compte. Si on leur avait accordé cette gratification dès 1902, en leur donnant jusqu'en 1911 pour faire choix d'un terrain, 95 p. 100 des volontaires se seraient fixés sur le sol. S'ils avaient su qu'on leur accorderait six ou huit ans pour se préparer un établissement, ils se seraient transportés sur les lieux, et, devenus cultivateurs, prendraient part désormais à la colonisation du Nord-Ouest. Mais aujourd'hui nombre de ces certificats sont passés entre les mains de spéculateurs, et je crains fort que ce répit d'un an—j'aurais beaucoup préféré qu'on le fixât à deux—n'ait pour tout effet que de faire tomber un plus grand nombre de ces certificats entre les mains des spéculateurs.

M. MACDONELL: Je prie le ministre de dire si l'on se propose d'accorder à d'autres de semblables gratifications sous forme de certificats de concession? Je crois que l'association impériale des volontaires du Sud-Africain a demandé qu'on lui accordât semblable faveur. Le ministère se propose-t-il d'accorder à ces personnes, ou à d'autres qui ont fait le service durant la guerre, le bénéfice d'une telle mesure.

L'hon. M. OLIVER: Comme je l'ai déjà expliqué, le projet de loi vise simplement à proroger le délai accordé aux termes de la loi de 1908 aux porteurs de certificats pour faire choix d'un terrain. C'est la seule disposition importante du projet de loi. Il ne tend aucunement à modifier dans leur essence les dispositions de la loi de 1908, ou à en assurer le bénéfice à d'autres personnes que celles mentionnées dans cette loi.

M. J. A. CURRIE: Un honorable député de la droite a déposé, je crois, une motion, ou un projet de loi, autorisant les volontaires qui, après avoir fait choix d'un terrain, se sont aperçu qu'il était de nulle valeur, à l'échanger pour un terrain plus avantageusement situé. Je prie le ministre de dire si le présent projet de loi pare à cette éventualité et si l'on se propose d'accorder un tel privilège.

Si je ne me trompe, nombre de volontaires se sont rendus au Nord-Ouest sincèrement désireux de faire choix d'un terrain, mais disposant de peu de moyens, et de moins de temps encore. De prime abord, ils sont tombés entre les mains de gens spéculant sur les terrains de ville, et de compagnies foncières; on les conduisit loin des centres, dans certains cas à trente ou quarante milles d'une ligne de chemin de fer, et on les engagea à s'y fixer en vue d'augmenter la valeur des terrains voisins détenus par ces spéculateurs ou ces compagnies. Une fois leur choix fait, ils s'aperçurent que leurs terrains étaient de fort peu de valeur, et, en outre, qu'il s'écoulerait des années avant qu'ils fussent en état de vendre leurs produits, tellement ils se trouvaient éloignés de toute voie ferrée. Un député de l'Ouest a déposé un projet de loi en vue de remédier à cet état de choses, et de permettre à ces concessionnaires d'échanger leurs homesteads pour d'autres terrains plus avantageux dans leur cas. Je désirerais savoir si le ministre a inclus dans le projet de loi une disposition à cet effet.

L'hon. M. OLIVER: Je dirai encore une fois que lors du dépôt du bill, j'ai expliqué sa portée. Il ne vise pas les cas de la nature de celui signalé par l'honorable député.

M. J. A. CURRIE: Se propose-t-on de déposer un projet de loi visant pareils cas?

L'hon. M. OLIVER: Je l'ignore, mais je ne le conjecture pas.

M. HERRON: Il est fâcheux qu'on ne songe pas, comme vient de le déclarer le ministre, à accorder le bénéfice de ces prorogations de délai ou de ces gratifications à d'autres que ceux déjà mentionnés dans l'ancienne loi. A mon avis, monsieur l'Orateur, il aurait fallu accorder le bénéfice de ces gratifications à ceux qui se sont enrôlés et se sont embarqués pour l'Afrique du Sud, mais qui, par suite de quelque revers, ont été réformés. Ces hommes déclarés inaptes au service actif méritent ces gratifications suivant moi, tout autant que ceux qui ont pu se rendre jusqu'au bout et faire du service actif.

M. HUGHES: Du moment qu'ils ont été enrôlés.

M. HERRON: Oui, je parle des soldats engagés. Si l'on introduit des modifications dans la loi, ces hommes ne devraient pas être oubliés.

M. TURRIFF: Je suis très désireux de voir ce bill discuté dans la Chambre pour le simple motif que j'ai déjà présenté un bill demandant qu'un volontaire ou son remplaçant qui a pu obtenir un titre de terre puisse l'échanger. En raison de la place que mon bill occupe au feuilleton, je n'ai pas l'espoir de le voir adopté durant cette session, mais je compte pouvoir présenter ma proposition à la Chambre sous la forme d'un amendement au bill du ministre. Il n'y a qu'un petit nombre d'hommes qui soient intéressés à cette question, mais elle est très importante pour chacun d'entre eux et j'espère que rien n'empêchera la Chambre de discuter ce bill de façon à me permettre d'y faire entrer les dispositions contenues dans le mien.

M. S. SHARPE: Les chirurgiens civils qui sont allés au Sud-Africain et ont pris

part à la guerre en supportant toutes les rigueurs de la campagne, méritent la reconnaissance du Canada et pourtant ils ont été privés des avantages qui ont été accordés aux vétérans de la guerre sud-africaine. Plusieurs fois cette question a été soumise à l'attention du ministre de l'Intérieur, mais jusqu'à maintenant il a refusé de comprendre les chirurgiens civils dans la loi. Il n'y a pas de meilleure classe de citoyens qui ait pris part à cette campagne et j'insisterai pour que le ministre reconnaisse leurs services dans ce bill.

M. COWAN: J'appuie ce que vient de dire le dernier orateur à propos des chirurgiens civils qui ont fait la campagne sud-africaine. Ce que je demande particulièrement au ministre de l'Intérieur, c'est qu'il me dise si ces hommes qui ont droit, conformément à la loi, à des concessions de terre, pourront en obtenir dans la partie réservée aux chemins de fer, dans l'étendue des terres fédérales de la Colombie Anglaise. J'ai compris l'an dernier que le ministre avait dit que l'on procéderait ainsi et je désire savoir s'il y a pourvu dans ce bill. Je voudrais aussi demander au ministre s'il pense que des hommes qui se sont enrôlés et qui après la guerre se sont établis au Canada, n'ont pas un droit aussi grand que ceux qui étaient déjà domiciliés au Canada à l'époque de leur engagement. Il me semble que le ministre a dit durant la dernière session qu'un des buts du bill était de récompenser les services rendus pendant la guerre et que l'autre but était de se procurer de bons colons.

Si le bill a en vue ce double résultat je voudrais encore demander au ministre s'il a étudié la réclamation de ceux qui n'étaient pas domiciliés au Canada à l'époque de leur engagement, mais qui sont venus s'y établir après la guerre. Comme les autres, ils ont servi leur pays et comme les autres ils feraient de bons colons.

L'hon. M. OLIVER: Je dois dire encore que le bill ne contient qu'une seule disposition importante destinée à prolonger le temps pendant lequel les porteurs de certificats peuvent choisir leurs terres dans les provinces des prairies.

M. HUGHES: Mais le ministre peut se convertir à propos des autres questions.

L'hon. M. OLIVER: Dans l'examen du bill en comité, ce sera le vrai moment de discuter toutes ces propositions. Quant au point soulevé par l'honorable député de Burrard (M. Cowan) au sujet d'une promesse que j'aurais faite d'établir une disposition qui permettrait de choisir ces terres dans les limites réservées aux chemins de fer, je dois dire que je n'ai pas le droit de faire une promesse semblable. Les restrictions de la loi adoptée par le Parlement n'autorisent pas ce privilège et le bill qui est soumis aujourd'hui au Parlement n'y pourvoit pas dans sa forme actuelle.

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

QUESTIONS.

CONCESSIONS DE TERRAINS PAR LA COURONNE.

M. CAMPBELL demande:

1. Au cours de la période pendant laquelle l'honorable Clifford Sifton a été ministre de l'Intérieur, quel a été le nombre total d'acres de terrains houillers aliénés par la couronne?
2. Quel a été le nombre total d'acres de terres à bois pour lesquelles des permis de coupe de bois ont été accordés?
3. Quelle a été le nombre total d'acres de terre vendus durant la période pendant laquelle l'honorable Frank Oliver a été ministre de l'Intérieur?
4. Quel a été le nombre total d'acres de terres houillères aliénés par la couronne?
5. Quel a été le nombre total d'acres de terres à bois pour lesquelles des permis de coupe ont été accordées?
6. Quel a été le nombre total d'acres de terre vendus, non compris les préemptions?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes): Question réservée.

M. CAMPBELL: Je voudrais avoir quelques explications à propos de ces questions laissées en suspens. Doivent-elles demeurer ainsi pour toujours ou seulement pour un jour? J'ai consenti à ce que la question reste en suspens pendant dix à douze jours et je voudrais savoir quand je pourrai avoir une réponse.

L'hon. M. OLIVER: C'est une tâche très longue que de préparer une réponse à cette question. Aussitôt qu'elle a été posée, des mesures ont été prise pour faire préparer la réponse et j'espère être en état de la communiquer à mon honorable ami à une des prochaines séances.

M. CAMPBELL: C'est tout ce que je désirais savoir.

L'hon. M. OLIVER: Je suppose qu'il est évident même pour mon honorable ami qu'il y a une différence entre poser une question et y répondre.

M. LENNOX: Il n'y a pas de doute à ce sujet.

EMPLOYES DE LA SESSION.

M. BEST demande:

1. Quels sont les noms des employés de session et des employés temporaires de la Chambre des communes qui recevaient un salaire au 27 janvier dernier?

2. Quel est le nombre desdits employés portés dans le budget de 1909-10?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Réservé comme avis de motion pour le dépôt d'un état.

DEPOTS DANS LES BANQUES.

M. BURRELL demande :

Quel a été, en 1909, le total des sommes déposées dans les caisses d'épargnes des postes et des autres banques du Canada?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Le 31 décembre 1909, le montant de ces dépôts comprenait les sommes suivantes:

Caisses d'épargne postales ..		$43,081,033 76
Banques nationales d'épargne..		14,288,393 35
Banques d'épargne de Québec (deux):		
Gouvernement..		104,541 86
Spéciale..		263,000 00
Publique..		30,925,654 56
Banques autorisées:		
Gouvernement	$ 32,796,940 00	
A vue..	261,268,387 00	
Sur avis..	499,082,024 00	
Ailleurs qu'au Canada	75,088,499 00	
		868,235,850 00
		$956,898,476 53

PERCEPTEUR DES DOUANES A BURLINGTON.

M. LAKE demande :

1. Le Gouvernement sait-il que l'on prétend que le percepteur des douanes au bureau de Burlington (Ont.), tient un hôtel autorisé pour la vente des liqueurs dans le village de Burlington?

2. Le Gouvernement approuve-t-il que l'un de ses agents douaniers s'occupe d'un négoce tout en remplissant les fonctions de percepteur des douanes?

3. S'il est constaté que cet agent tient un hôtel, le Gouvernement se propose-t-il de lui demander sa démission?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur et des Mines):

1. Le fonctionnaire employé comme sous-percepteur des douanes à Burlington ne tient pas un hôtel autorisé pour la vente des liqueurs dans le village de Burlington.

2. Le Gouvernement, règle générale, n'approuve pas qu'un employé des douanes s'occupe de négoce quand il remplit ses fonctions de percepteur.

FERME CENTRALE EXPERIMENTALE.

W. H. SHARPE demande:

1. Combien y a-t-il de chevaux à la ferme expérimentale d'Ottawa?

2. Combien y a-t-il de hongres parmi ces chevaux?

3. Combien y a-t-il d'acres de terre en culture sur la ferme?

M. BEST.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture):

1. 18.
2. 13.
3. 400.

W. R. BARGE, ROSEDALE (C.-A.)

M. J. D. TAYLOR demande:

1. Au sujet de la demande de W. R. Barge, de Rosedale (C.-A.), traitée dans la correspondance du département de l'Intérieur, sous le n° 264921, 29 mai 1909,—à quelle date les porteurs de permis y mentionnés ont-ils été avertis d'avoir à enlever le bois marchand se trouvant sur ces terres dans les deux ans suivant la date du permis?

2. Une prolongation de délai a-t-elle été demandée? Dans l'affirmative, quelle réponse a été faite?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. 19 mai 1909.

2. Les concessionnaires de coupes de bois des cantons A et 61 dans lesquelles sont situées les terres en question, ont fait une demande pour qu'il leur soit accordé quatre ans pour enlever le bois sur ces étendues, mais il n'est pas question particulièrement des terres dans lesquelles M. Barge est intéressé. Jusqu'à maintenant aucune réponse n'a été envoyée.

QUESTIONS DE PRIVILEGE.

M. WILLIAM RUTAN: J'invoque, monsieur l'Orateur, la question de privilège.

Je constate que l'on dit dans le compte rendu du journal le "Canada", du 9 mars, que j'ai fait hier un discours en Chambre sur la question navale et que je me suis déclaré opposé à la politique du Gouvernement. Il doit y avoir là une erreur typographique et je suis peiné qu'elle ait été faite; je suis persuadé que le député dont le nom aurait dû être inscrit à la place du mien est également peiné de cette erreur. Comme l'article est en français, je ne peux pas le lire, mais je désire dire que je n'ai pas encore fait de discours sur la question navale et que je n'en ferai pas, car j'ai pensé que la question avait été assez discutée par des hommes aussi compétents que je le suis et peut-être davantage. Je dirai seulement que j'approuve entièrement le programme du Gouvernement sur cette question. Je crois que c'est la seule politique que l'on doit adopter pour notre jeune pays, de façon à maintenir l'unité parmi les nationalités qui vivent au Canada et parmi celles qui y viendront.

M. l'ORATEUR: La question navale n'est pas en discussion pour le moment.

M. RUTAN: Je consens volontiers à l'abandonner ici.

CALE DE RADOUB DE PORT-ARTHUR.

M. A. C. BOYCE: Je voudrais demander au ministre des Travaux publics s'il est vrai, comme les journaux l'annoncent, qu'une subvention a été accordée pour la construction d'une cale de radoub à Port-Arthur et dans ce cas quand elle a été accordée.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Il est exact que le Gouvernement a décidé de subventionner la construction d'une cale de radoub à Port-Arthur. Cette décision a été prise il y a quelques jours.

M. BOYCE: L'honorable ministre peut-il dire quand seront déposés les documents relatifs à cette affaire, dont le dépôt a été ordonné par la Chambre, au mois de novembre dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Je croyais qu'ils avaient été déposés. Je prendrai des renseignements, et si la chose n'est pas encore faite, je verrai à ce que le dépôt soit fait d'ici à quelques jours.

REGLEMENT DES RECLAMATIONS.

M. BOYCE: Je désirerais savoir de l'honorable premier ministre s'il a été averti de la ratification par le sénat américain du traité entre l'Angleterre et les Etats-Unis concernant le règlement des réclamations.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je prends note de la question.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurien tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 95) concernant le service de la marine du Canada, sur l'amendement de M. Borden et sur le sous-amendement de M. Monk.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland): Monsieur l'Orateur, quiconque a assisté à nos séances depuis quinze jours doit être convaincu que si le pays n'est pas fatigué du débat sur cette question de la marine, la Chambre en est absolument ennuyée. Hier soir, j'ai pris une excellente résolution que j'espère pouvoir mettre à exécution et si les remarques que j'ai à faire ont quelque mérite, ce sera surtout celui d'être brèves. En abordant la discussion d'une question aussi importante que celle qui nous est soumise et des amendements qui y ont été proposés, question si lourde de conséquence pour l'avenir et les destinées de ce pays, j'éprouve une certaine émotion et aussi quelque hésitation.

J'ai écouté avec intérêt les discours qui ont été prononcés et j'ai lu attentivement ceux que je n'ai pas eu l'avantage d'entendre, et j'ai acquis la conviction que sur beaucoup de points je n'approuve ni le sous-amendement, ni l'amendement et que même je ne puis accepter dans son entier la motion principale.

Bien que je sois disposé à admettre le principe et l'esprit de cette motion, je repousse les propositions contenues dans le sous-amendement et l'amendement. Cette conviction est tellement forte que je crains d'être obligé, comme le paon de lord Dundreary, de faire bande à part.

Depuis plus de trente-cinq ans, je suis un adhérent actif du parti libéral, je le suis encore et j'espère l'être jusqu'à mon dernier soupir. Pendant trente-cinq ans, j'ai servi ce parti et j'espère qu'il me sera donné de le servir encore pendant quelques années.

Une des raisons qui m'ont attiré dans le parti libéral et qui ont contribué à m'y garder, c'est l'absolue liberté de conscience accordée à tous les membres de ce parti. Dans le passé, le parti libéral a toujours été fidèle à ce principe, et le jour où il s'en écartera, il cessera d'être le parti libéral.

Je crois avoir une excellente raison pour faire cette remarque. J'ai dit que je n'approuve pas entièrement le bill dont la motion principale propose la 2e lecture, et avant de reprendre mon siège j'espère réussir à expliquer en quoi cette proposition ne me convient pas.

Ce n'est pas une tâche agréable pour celui qui a été pendant de longues années un partisan fidèle, de ne plus se sentir d'accord avec son parti, et cependant dans la carrière d'un homme public, il y a des moments où ses convictions doivent primer tout, et c'est pourquoi je me propose d'exposer devant la Chambre et le pays ma manière de voir sur cette importante question.

J'ai dit qu'elle est lourde de conséquences pour les destinées de ce pays. J'irai plus loin et j'ajouterai qu'elle peut modifier les conditions actuelles de notre existance nationale. Je vais encore plus loin et je dis qu'elle touche à toute la question du service public, à l'idée même que nous nous faisons de la direction et de l'administration des affaires du pays.

Etant dans cette disposition d'esprit et ne pouvant accepter tout ce que proposent ceux avec lesquels j'ai toujours été associé, il n'est que juste que j'explique clairement mon attitude, non seulement à mes amis, mais aussi à la Chambre et au pays, en général.

J'accorde la plus grande confiance aux chefs du parti libéral—je l'avoue avec regret—je n'ai peut-être pas une égale confiance dans mon propre jugement. Il est possible que je sois dans l'erreur, mais je

dois céder à mes convictions, qu'elles soient justes ou non. Ces convictions sont honnêtes et sincères et j'ai le devoir de m'y conformer.

Tous ceux qui ont suivi ce débat ont dû être frappés comme moi de deux choses: d'abord, les efforts faits par les orateurs ministériels pour démontrer les inconséquences et la versalité de ceux qui siègent à votre gauche, monsieur l'Orateur; et je dois avouer que ces efforts ont été couronnés d'un succès étonnant, bien qu'il puisse n'être ni édifiant ni consolant pour le public. La deuxième chose, c'est l'application constante des orateurs de l'opposition à prouver au monde entier que ceux qui siègent à notre droite sont des ennemis de l'empire, traîtres au roi, à sa couronne, à son royaume, au drapeau dont nous aimions à dire, dans nos moments d'enthousiasme, qu'il avait noblement bravé les ennemis et les vents, depuis que la nation anglo-saxonne existe.

Le spectacle n'est guère édifiant. Quant au reproche d'inconséquence, même s'il était archi-prouvé, même si nous en avions l'aveu des accusés, en quoi ce reproche touche-t-il au problème dont nous cherchons la solution au moyen de ce bill?

Il n'est peut-être pas flatteur pour le pays d'apprendre que les chefs d'un grand parti, dans leur désir d'atteindre au pouvoir, jouent le rôle d'opportunistes et sont aussi variables que la température au mois d'avril, sans tenir compte des dangers ni des intérêts du pays.

Mais c'est une question que les chefs du parti et leurs partisans auront à régler avec les électeurs, un jour ou l'autre. Un spectacle comme celui qui nous est offert peut être de nature à diminuer la confiance du public dans ceux qui aspirent à gouverner et à devenir les gardiens de la conscience politique et nationale, mais il ne jette aucune lumière sur le sujet en discussion. Tout ce qui en ressort, c'est qu'il y a place au Canada pour un James Russell Lowell et un Hosea Bigelow qui entreprendraient d'écrire une étude de nos mœurs politiques actuelles.

L'autre tentative a consisté à démontrer que ceux qui siègent à votre droite, monsieur l'Orateur, manquent de loyalisme. C'est une vielle accusation que nous avons souvent entendue et je ne m'attarderai pas à la réfuter longuement. J'ai entendu proférer cette accusation du jour où je suis entré dans la vie publique. Je l'ai entendu porter contre le parti libéral. Dans mon enfance, à l'époque de nos luttes pour le gouvernement responsable, dans la Nouvelle-Ecosse, j'ai entendu dénoncer comme traître, comme innovateur, comme ennemi du roi et du pays, ce grand homme d'Etat qu'était Joseph Howe, parce qu'il demandait plus de liberté et une plus large participation du peuple dans l'administration des affaires du pays. C'est par ce cri qu'on a toujours répondu à ceux qui revendiquent les droits populaires.

Quand il n'y a plus rien à dire contre un homme public ou contre un parti politique, on l'accuse de trahison.

Quelle que soit mon opinion sur le projet de loi qui nous est soumis, je considère qu'il est injuste de prétendre que l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), qui l'a déposé, manque de loyalisme et ne désire pas le bien de son pays aussi sincèrement que tout autre membre de cette Chambre. Il n'est pas juste de dire qu'un parti possède le monopole du loyalisme et de l'amour de la patrie; dans l'étude de cette question, nous pouvons dédaigner comme indigne d'une discussion honnête, tous les arguments tendant à démontrer l'inconséquence du parti conservateur et le manque de loyalisme du parti libéral.

Renversant l'ordre dans lequel les différentes propositions nous ont été soumises, je commencerai par le sous-amendement, déposé par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk); j'étudierai ensuite l'amendement de l'honorable chef de l'opposition, et enfin la motion principale, demandant l'adoption du principe contenu dans le bill déposé par l'honorable premier ministre.

Je pourrais décrire le sous-amendement, comme une proposition conseillant une politique d'abstention. Autrefois aux Etats-Unis, il y avait le parti des "know nothing"; l'honorable député de Jacques-Cartier est devenu le chef d'un troisième parti, du parti des abstentionnistes, des "do-nothing". Je repousse absolument l'idée sur laquelle repose ce sous-amendement, et bien que j'ai du respect, un profond respect pour l'honorable député qui occupe une position en vue dans cette Chambre et dans le pays, qui est un homme cultivé, un homme aux idées larges et doué de grands talents, je dois avouer qu'à mon point de vue, dans cette circonstance, il n'a pas tenu compte de sa réputation, il n'a pas tenu compte du Canada qu'il aime, comme nous tous, il n'a pas tenu compte de la Grande-Bretagne, à laquelle il reconnaît sans doute beaucoup de mérite.

J'arrive maintenant à l'amendement du chef de l'opposition. Il me paraît reposer sur deux principes: celui d'une contribution nécessitée par la gravité des circonstances et celui d'un plébiscite. En étudiant la question d'une contribution, je laisserai de côté celle de savoir s'il y a urgence, si une crise existe réellement. Cette dernière question a été traitée si à fond, que je la considère comme réglée, en tant qu'elle se rapporte au présent débat.

La contribution demandée par cet amendement serait tout au plus un expédient.

Personne ici ne peut dire que en tant que cette contre-proposition se rapporte au

don de Dreadnought, elle établit un programme ou une politique que le peuple de ce pays doit accepter et suivre. Dans certaines circonstances cette politique pourrait être considérée comme étant un acte généreux de notre part. On pourrait, si on l'aime mieux, considérer cette attitude comme un acte de magnanimité de notre part, une offre d'un don en retour de certains avantages. Mais on ne saurait jamais dire que tout cela constitue une politique fondamentale pour notre peuple, une base sur laquelle nous pouvons espérer ériger un édifice. Nous devons nous rappeler qu'il nous faut traiter cette question en évitant de nous placer exclusivement au point de vue du présent, mais encore en envisageant l'avenir, et que la solidité et l'apparence de l'édifice dépendront de la force de ses fondements. Si cette contre-proposition contient une idée, celle-ci, à mon sens, est bien contraire à celle qu'entretient le Gouvernement qui nous régit. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, aux jours de son adolescence, je le sais, n'aimait pas à prêter trop d'attention aux discours des hommes publics, aux conférences et aux énoncés de principes de feu l'honorable Joseph Howe; je me demande, en vérité, s'il se trouve un membre de la députation qui connaisse mieux que l'honorable leader de la gauche les opinions exprimés par ce grand homme d'Etat. Je sais qu'il doit se rappeler parfaitement les discours que le disparu avait prononcés à Southampton, ses lettres au comte Grey, à sir Francis Hincks, les projets de résolutions que ce dernier avait soumis aux premiers jours de l'histoire du gouvernement colonial dans la Nouvelle-Ecosse, et ses grandes harangues sur l'organisation de l'empire. Mon honorable ami, le leader de l'opposition a grandi—je le sais, et c'est aussi mon cas —dans une famille libérale. Il doit donc connaître parfaitement les principes prônés par l'honorable Joseph Howe. Je suis certain que sur le point de rédiger sa contre-proposition, il a ressenti qu'il se trouvait en contradiction directe avec chaque principe qu'on lui avait enseigné dans les jours de sa jeunesse sur le gouvernement responsable, c'est-à-dire, le but prôné par ce grand homme d'Etat. Pour cette raison, en ce qui me concerne personnellement, je voterai contre cette contre-proposition parce qu'elle n'est pas satisfaisante. Je répudie l'idée que nous ne sommes que des colons; je ne veux pas entendre parler des mots "colonie" et "habitants de colonies". Ces termes-là, on pouvait les employer avec raison peut-être lorsque le Canada n'était qu'une simple dépendance de la couronne, qu'il fallait nous adresser au bureau des affaires coloniales, que nous n'étions que de simples sujets britanniques soumis au même gouvernement de la mère patrie, mais aujourd'hui, notre situation est tout à fait différente.

Une VOIX: Comment cela?

L'hon. M. EMMERSON: Aujourd'hui nous avons des gouvernements autonomes dans les limites du Canada, de telle sorte que nous devrions avoir une certaine considération à l'égard des avantages dont nous pouvons disposer de l'état de choses qui existe au pays, de nos droits, de notre propre dignité comme jeune nation dans les limites de ce vaste empire de la Grande-Bretagne. Quant au second point, celui qui se rapporte à un plébiscite, je dois déclarer qu'à mon sens il n'est pas nécessaire de soumettre cette question aux électeurs du pays. Tous nous devons reconnaître que cette question n'a pas été entièrement ignorée. J'approuve cordialement l'attitude prise par le Gouvernement du Canada en 1902 et en 1907. J'appuie également en son entier le principe contenu dans la résolution du 29 mars 1909, le seul détail que je ne peux approuver se trouvant dans l'insertion du terme "à la hâte", mais j'expliquerai la signification de ce dernier plus loin.

J'ai dit que les principes énoncés par le Gouvernement en 1902-07-09, je les approuvais sons tous rapports, et je m'efforcerai de faire voir comment on peut appliquer ces principes pour le plus grand avantage du pays, tout en tenant compte de l'état de choses qui existe au Canada et de l'avenir de notre pays. Je me suis efforcé de faire ressortir l'idée que la contre-proposition de l'honorable leader de la gauche ne constitue pas un énoncé d'un programme politique, mais qu'elle n'est simplement qu'un conseil qui tient plutôt de l'opportunisme et qui n'est pas, à mon sens, digne d'un grand parti qui cherche à prendre la direction des affaires du Canada.

S'il est une raison quelconque qui milite en faveur de ce simple énoncé, elle ne repose que sur l'existence d'un péril allemand, d'une menace à l'empire britannique de la part de l'Allemagne ou d'une puissance quelconque. Ce péril, à mon sens, n'existe pas. Déjà en notre propre pays et dans des conditions à peu près semblables à celles-ci, on s'est servi d'épouvantails de ce genre. L'entrée du Nouveau-Brunswick dans la Confédération fut le résultat de la tentative des fénians. Sont venus ensuite, et le péril russe suivi du péril français. De grandes crises ont secoué les peuples intéressés. Plus tard, nous avons eu nombre d'épouvantails électoraux, celui, entre autres, de la domination française dans notre province et dans tout le Dominion. Ces épouvantails et ces périls ont eu leur origine—j'allais dire dans des cerveaux mal équilibrés, mais ils ne sont pas simplement le résultat de troubles cérébraux, mais de convulsions et de crises qui paraissent agiter à certains intervalles les

partis politiques quand il faut accomplir une grande œuvre, atteindre un but élevé. Je dis donc que si l'on invoque cet épouvantail pour faire ressortir la nécessité d'une contribution quelconque, cet épouvantail est disparu, complètement disparu, tel qu'on l'a démontré ici même, à maintes reprises durant ces derniers jours lorsqu'on a cité des extraits de discours d'hommes d'Etat éminents de la Grande-Bretagne, du chancelier de l'empire allemand, et de ce journal dont la voix est aussi puissante que le tonnerre, le "Times," de Londres, il y a quelques jours.

De toutes parts on reconnaît qu'il n'y a pas d'urgence, de crise, et que tout cela n'existe que dans l'esprit surexcité de certains individus. Dans ce dernier cas, à quoi se résumerait cette politique d'une contribution de navires de guerre? L'Angleterre n'a pas besoin de cela; elle n'a pas demandé, non plus, cette contribution. Tout ce qu'il faut à la mère patrie, c'est une déclaration quelconque de principes et de politique de la part du peuple canadien, principes et politique qui constitueront une force morale pour l'empire tout en étant un avis pour toutes les nations de l'univers que si la Grande-Bretagne se trouve en butte à des difficultés, si l'empire est menacé ou en péril, les possessions anglaises d'outre-mer viendront à son secours, dépenseront leur argent, fourniront sans mesquiner les hommes et les forces dont ils peuvent disposer. Je crois sincèrement que s'il surgissait une crise nationale, sans mesquiner le Canada fournirait et l'argent et les hommes nécessaires. Mais cette urgence existe-t-elle s'il ne se trouve personne pour y ajouter foi, même pour croire qu'il y a apparence de danger. La seule question que doivent maintenant envisager la Chambre et le pays, c'est l'attitude que le Canada doit prendre en sa qualité de jeune nation dans le sein de l'empire.

Cela m'amène à discuter la motion principale qui demande que ce projet de loi soit maintenant lu une seconde fois et que la Chambre se forme en comité général pour étudier ce que nous devrions faire dans le but d'aider l'empire, non seulement dans une crise éminente, mais rétablir une politique d'après laquelle nous apporterions notre part en notre qualité de sujets britanniques, et qui consistera, au moins à assumer notre part du fardeau en nous protégeant nous-mêmes comme sujets britanniques, en venant contribuer à l'entretien des forces militaires et navales de l'empire en général. Après tout, il ne s'agit que de moyens pour atteindre un but. J'aimerais discuter le côté pratique et le côté économique de cette proposition. Je m'arrêterais un instant à analyser la position du Canada vis-à-vis l'empire, et je ferais ressortir l'état de choses qui prévaut dans les propres limites de la mère patrie.

Ce qu'il lui faut—j'emploie ce terme dans son sens large et restreint—je me le demande. Est-ce ici une question d'urgence, si nous tenons compte de l'état de choses qui existe au Canada, de la propre situation de ce dernier, des problèmes que nous devons résoudre à l'heure presente ou dans un avenir très rapproché? Pour déterminer cette question d'urgence, nous ne devons pas oublier que le programme qui s'impose à tous dans notre existence, ce n'est pas d'imaginer ce que nous aimerions mieux faire, mais de trouver ce qu'il nous faut faire et tâcher de l'exécuter de la meilleure manière possible. Ce qui est vrai de l'individu est encore bien plus vrai d'une nation. Le projet de résolution déposé par le très honorable leader du Gouvernement mérite, certes, un examen sérieux. Qu'on me permette de dire tout d'abord que j'ai toujours—et c'est là ce que je fais maintenant—accepté le principe de ce projet de loi. A ce moment, je mets en doute sa nécessité. Je me demande pourquoi il était nécessaire de présenter ce projet de loi aux représentants du peuple à ce moment, et c'est là simplement mon opinion personnelle et j'espère avoir toujours le courage de mes opinions basées sur la conviction et la sincérité.

Je veux maintenant donner une explication sur un fait un peu personnel. On m'a attribué l'origine d'un terme dont on s'est servi librement d'un bout à l'autre du pays; je veux parler de la phrase "marine de vaisseaux de fer-blanc". Qu'on me permette de dire que s'il y a du mérite à être l'auteur d'une phrase, ce mérite ne peut m'être attribué dans cette circonstance. Il y a plus; je ne sache pas que je ne me sois jamais servi de cette expression-là. Je sais parfaitement que je n'ai jamais prononcé ces paroles, mais pourtant on vient me dire qu'elles m'ont été imputées par certains journaux du Canada. Si je m'étais servi de cette expression, je la maintiendrais, mais comme c'est le contraire qui existe, je ne dois pas m'en attribuer le mérite, mais plutôt répudier cette phrase comme ne venant pas de moi. Mais, monsieur l'Orateur, en traitant cette question, nous devons bien comprendre l'état de choses qui existe aujourd'hui au Canada.

Notre pays doit résoudre un grave problème celui des moyens de transport. L'extension de notre système de canaux, la création et la construction de magnifiques voies ferrées sont nécessaires au développement de plus en plus accentué de notre pays. Le creusement et l'élargissement de nos routes fluviales, l'extension de notre commerce avec l'étranger, l'établissement dans les intérêts de la population de notre pays d'a-

gences commerciales partout où nous pouvons commercer, l'initiative d'une politique qui consisterait à établir des agents du Dominion dans tous les pays qui commercent avec le nôtre, des représentants de notre ministère des Douanes afin que ces derniers puissent épier l'occasion favorable et ses avantages pour faire rapport de tout ce qui est de nature à affecter les affaires intérieures du Canada, nos conditions tarifaires et notre commerce, à notre Gouvernement, tous rapports qu'on pourrait disséminer par tout le pays pour l'avantage du commerce qui devient de jour en jour plus important dans les limites de notre territoire, ce sont là autant de grands problèmes qu'il faut résoudre. Nous devons reconnaître également que nous avons assumé de lourds fardeaux; que nous sommes en butte à des difficultés qui, pour d'autres pays plus considérables et plus riches que le nôtre, sembleraient presque insurmontables. Nous possédons un grand chemin de fer transcontinental et nous en avons deux autres en voie de construction et qui seront bientôt terminés. La population du pays qui borne le nôtre au sud, bien qu'elle s'élève à plus de 80,000,000 d'habitants, bien qu'elle ait toujours été en avant du Canada au point de vue des affaires et de l'industrie du monde ne possède pas un seul chemin de fer transcontinental unissant la population qui borde les côtes de l'Atlantique à celle qui se trouve établie sur le littoral du Pacifique. C'est un fait surprenant, mais qui n'en existe pas moins. Nos voisins possèdent des chemins de fer qui se relient les uns aux autres de tous les endroits du littoral du Pacifique pour atteindre l'Atlantique, mais ils n'ont jamais assumé le coût de la construction de ces voies ferrées transcontinentales que, seul, le peuple du Canada a eu le courage d'affronter.

En outre, il faut travailler au développement de nos moyens de transport; il nous faut de la population. Le Canada a besoin d'un plus grand nombre de paquebots pour faire le service entre nos ports de mer et ceux des autres pays; il lui faut creuser et élargir ses canaux, améliorer ses voies navigables, afin de donner passage aux plus grands navires. Il a besoin de nouveaux canaux, de nouvelles voies ferrées et d'embranchements pour ces dernières, embranchements destinés à relier aux grands centres les groupes épars de notre population; il a besoin de lignes de chemins de fer pénétrant en toute région susceptible de donner asile à une population minière ou agricole. Il lui faut faire de grandes dépenses pour solutionner l'important problème national du transport et favoriser l'accroissement de sa population. La population demande que l'on se rende nettement compte des besoins du moment et que les gouvernements et ceux à qui incombe la tâche de veiller au développement du pays fassent montre d'une activité fébrile. En ces matières, elle ne veut pas d'hésitation timide. La prédiction du premier ministre que le vingtième siècle sera celui du Canada se réalisera, si nous savons apporter assez d'activité à la mise en valeur des ressources sans nombre qui font la richesse de notre pays.

Voilà quelques-uns des besoins du Canada. Il nous incombe d'y pourvoir, et c'est à ce propos que se pose la question de savoir s'il convient de créer une marine de guerre à l'heure actuelle. Je ne trouve guère à redire à ce que coûteront d'abord les premiers éléments d'une flotte ou la construction d'une flotte complète, mais ne perdons pas de vue que nous nous lançons dans une entreprise beaucoup plus vaste que ces restrictions ne semblent indiquer. Je ne m'attarderai pas à parler du maintien de cette flotte, tenant à ce que le Parlement se rappelle qu'en adoptant le présent projet de loi, nous devons avoir soin de ne pas oublier que la création d'une flotte devra être accompagnée de fortifications d'après les données modernes en chacun de nos ports de l'Atlantique et du Pacifique; de sorte que la construction d'une flotte entraînera nécessairement la dépense énorme que représentent ces fortifications.

La question qui se pose ensuite est de savoir si nous sommes en mesure d'assumer la fardeau en la manière projetée. La création d'une marine de guerre devant nécessiter l'établissement de bassins de radoub, j'imagine qu'il faudra aussi créer des conseils d'amirauté. En ce qui concerne l'exécution d'entreprises gigantesques, je n'ai aucune crainte à l'égard du bon vouloir et de l'intelligence de la population canadienne. Je crois les Canadiens capables de triompher de toutes les difficultés que le cours ordinaire des choses pourrait semer sur leur chemin; mais puisque c'est à nous qu'il incombe de légiférer, nous devons réfléchir avant d'accabler le peuple de nouveaux impôts.

Mes observations ne tendent pas en ce moment à mettre en contraste l'objet du projet de loi et la proposition formulée par l'honorable chef de l'opposition. Cette dernière implique le don immédiat de $20,000,000 ou de $25,000,000, tandis que le projet du premier ministre, pour ne pas comporter dès le début un déboursé aussi considérable, n'en entraînera pas moins de lourdes dépenses auxquelles, selon moi, le Canada ne pourra plus jamais se soustraire. Demandons-nous donc si, sous une forme ou l'autre, ces dépenses sont vraiment nécessaires à l'heure actuelle. Bien que, dans l'étude de cette question, je défère au jugement du premier ministre et des membres de son cabinet, je dois dire que l'accès spasmodique que la question de la marine a déterminé chez les mem-

bres de la gauche leurs demandes bruyantes de contribution et de Dreadnought sans nombre à être envoyés en Angleterre ont quelque peu imprégné l'atmosphère—il est vrai de dire que la discussion à la Chambre en a un peu atténué l'effet. Quoi qu'il en soit, la différence réside dans les détails et non dans le principe.

La dépense que représente le maintien de la marine projetée et des conseils d'amirauté ne constitue pas, je dois en convenir, un obstacle susceptible d'effrayer le peuple. Mais quand on songe que depuis vingt ans le maintien de la milice nous coûte plus de $60,000,000, on peut prévoir ce que coûtera la création d'une flotte et de conseils d'amirauté.

On trouvera peut-être que je professe sur ces points des idées un peu radicales et que je ne me rends pas parfaitement compte des besoins du pays; mais je condère que nous avons déjà trop tâté de ces conseils militaires, que nous avons déjà trop de ces gens qui parcourent le pays en tous sens, ne font aucun travail utile, sont vêtus comme des princes, et à la disposition de qui les membres des deux côtés de la Chambre mettent chaque année des centaines de mille, que dis-je—des millions de dollars pour maintenir un tel régime. Quand je songe aux résultats plus utiles que l'on aurait pu obtenir d'une telle dépense, je regrette, je l'avoue, qu'on ne l'ait pas faite de façon à favoriser davantage le bien-être de notre pays. Je n'ai pas l'habitude de m'attarder à pleurer sur le passé; toutefois, je considère qu'il est de mon devoir de signaler cette dépense à l'attention de la Chambre, afin que l'on puisse se faire une idée de ce qui nous attend si nous venons à doubler ces organisations sous forme d'une marine, de conseils d'amirauté de grands amiraux, d'amiraux, etc., etc.

L'histoire est là pour nous instruire sur la situation présente du Canada. Quand les treize colonies proclamèrent leur indépendance, leur puissance maritime les mettait aux prises avec de terribles difficultés, et le succès qui couronna les généreux efforts d'un peuple vaillant n'entrait guère dans les prévisions de lord North et de ceux qui l'inspiraient au début de cette campagne. En me reportant à une époque plus rapprochée, à la guerre de 1812, je vois ce qu'une flotte effective valut à l'Union américaine lors de la déclaration de cette guerre. Bien que l'Union s'y fût préparée, elle ne comptait alors que dix-sept navires de guerre, mais elle possédait une marine marchande de premier ordre qui, pourvue en peu de temps de 50,000 hommes, devint un précieux auxiliaire de la marine de guerre. L'Union ne possédait, à vrai dire, que six navires de guerre; c'étaient des frégates de dimensions modestes ayant à bord 5,000 marins.

M. EMMERSON.

On me dira que les conditions ne sont plus les mêmes; c'est vrai. Bien que j'aie gardé la parole plus longtemps que je ne me l'étais proposé, je dois ajouter que j'eusse été bien aise de voir le Gouvernement incorporer dans le projet de loi, outre les principes qu'il consacre, certaines dispositions que je me permettrai de signaler à la Chambre et sur lesquelles j'appelle tout particulièrement l'attention des membres de la gauche dans l'espoir de les faire revenir un peu de cet égarement d'esprit qui les porte à demander des Dreadnought en nombre illimité.

J'eusse été bien aise de voir le Gouvernement pourvoir à la construction de vaisseaux-écoles en nombre assez grand pour répondre aux besoins du littoral de l'Atlantique et du Pacifique, ainsi qu'à ceux des vastes mers intérieures que constituent nos Grands lacs. A quoi serviraient ces vaisseaux-écoles? A former le personnel de la marine que nous devrons créer. Si nous devons occuper une place plus importante parmi les nations, si notre pays doit se développer et progresser, si notre population doit s'accroître, il sera bientôt nécessaire, sans égard aux conditions qui pourraient prévaloir ailleurs, mais par suite des conditions internes et du développement de notre pays, d'établir une marine de guerre en rapport avec nos moyens et notre situation. Calquée sur celle que comporte la réserve navale de Terre-Neuve, cette formation pourrait, au début, tendre à l'instruction des marins de l'Est, de l'Ouest, des bords des Grands lacs, pour qu'ils pussent entrer graduellement et pour ainsi dire naturellement dans le service de la marine.

Il ne faut pas oublier que l'équipement des navires de guerre ne se fait plus comme en 1812 et 1775. De nos jours, on ne se contente plus de marins robustes et braves, il faut des machinistes, des mécaniciens, des électriciens. A ces hommes il faut une formation visuelle, manuelle et intellectuelle, et cela ne s'acquiert pas en un jour. Voilà ce qui doit précéder la création d'une flotte. Je dois ajouter—et je crois que mon avis à cet égard est celui de la population entière—que les navires de notre flotte devront être construits par les Canadiens et montés par des marins canadiens. Je veux que tous les navires de guerre que nous lancerons dans les eaux de notre littoral soient commandés ou dirigés par des Canadiens. Telle est ma manière de voir.

Comme corollaire, je prendrais des dispositions en vue de circonstances critiques. Une fois les vaisseaux-écoles à l'œuvre, je m'occuperais immédiatement de la création au Canada de ce que l'on pourrait appeler un "fonds de paix", d'un fonds qu'on pourrait, au besoin, faire servir à la protection de l'empire. Qu'aurait-on besoin d'un tel fonds, me demandera-t-on? Le Canada, il est vrai, s'impose de grands

sacrifices pour son propre développement, il est prêt à s'en imposer également pour la défense de l'empire. Chacun se plaît à reconnaître que nos routes commerciales sont protégées par la marine anglaise. Le revenu de l'Etat s'accroît en proportion du volume de notre commerce et de la somme de protection dont il jouit; il s'accroît d'une année à l'autre, et le Canada ferait bien—le peuple verrait cela d'un œil favorable—de mettre à part une partie des recettes de la douane—disons $3,000,000 ou $5,000,000, ou même davantage; le fonds ainsi créé pourrait être déposé au crédit du Canada à la banque d'Angleterre et, s'il était besoin d'une appellation, être désigné sous le nom de "Fonds de paix du Canada". Les nations européennes et l'univers entier sauraient par là que le Canada est résolu à se porter au secours de l'empire, s'il vient jamais à se trouver en danger. Ce fonds s'accroîtrait et il n'en coûterait rien pour le maintenir; on pourrait s'en prévaloir en toute circonstance critique et le verser immédiatement à l'empire qui en ferait son profit.

Les événements récents démontrent que l'argent est ce dont une nation en guerre a le plus grand besoin: à preuve la guerre russo-japonaise et la guerre hispano-américaine. A l'occasion de la guerre sud-africaine, l'Angleterre elle-même a pu assez difficilement prélever les fonds qu'il lui fallait pour réduire les Boers. On lui ouvrit des crédits, on lui donna de l'argent en abondance, mais c'était imposer un très lourd fardeau aux contribuables de la Grande-Bretagne.

Les sommes ajoutées au budget étaient énormes, mais la population de la Grande-Bretagne accepta gaiement ce fardeau. Mais, si en temps critique nous étions en mesure de mettre à la disposition de l'empire $50,000,000, ou $40,000,000, ou même $30,000,000, cette contribution serait certainement profitable et démontrerait à l'univers que nous prêtons notre concours à l'empire, même si nous ne lui envoyions pas de Dreadnought.

Que signifierait un pareil texte de loi? En somme, ce que la Grande-Bretagne désirait de la part de ses possessions d'outremer, c'était une déclaration qui aurait une influence morale sur les nations du globe; et si l'Allemagne ou toute autre nation européenne savait que le Canada amasse un fonds dont l'objet primordial est le maintien de la paix—car, en fin de compte, ces armements sont excusables, à mon sens, parce qu'ils tendent à préserver la paix universelle—songez à l'influence morale qu'exercerait la connaissance d'un fait semblable. Du moins, c'est ainsi que les nations justifient la construction de gros vaisseaux de guerre et l'établissement d'armements formidables. Elles donnent comme excuse que ces lourdes dépenses ont pour objet le maintien de la paix dans l'univers. Si l'adoption d'un texte de loi par le Canada ne suffisait pas pour notifier à toutes ces nations que la Grande-Bretagne aurait notre appui, je ne connais pas d'autre manière de les en mieux convaincre.

Je ne rappellerai pas que les Etats-Unis et le Japon ont diminué leur budget de guerre au moment même où nous nous proposions de nous engager dans ces lourdes dépenses. Dans un dernier budget, le Japon a rogné sur les crédits destinés à la marine et à l'armée, et les Etats-Unis en ont fait autant, tandis qu'au Canada, nous nous proposons d'augmenter la dépense cette année et de l'augmenter encore plus l'an prochain.

Je ne pourrais pas me soustraire à la responsabilité qui m'incombe, même si je le voulais. J'ai un devoir à remplir envers mes commettants, et j'avoue que je suis absolument hostile à la politique du chef de l'opposition, ainsi qu'à la politique d'abstention du représentant de Jacques-Cartier. Alors, quel projet appuierai-je? Je me prononcerai sans crainte, sans indulgence et sans faiblesse et je suppose que toute la députation en fera autant. Mais, je répète, je me trouve dans la même situation que le paon de lord Dundreary. Je suis obligé de faire bande à part, mais il y a près de moi un oiseau qui me plaît mieux. Je ne puis pas avoir ce que je désire. Tout gouvernement repose sur des concessions mutuelles. Nous ne pouvons pas tous imposer notre volonté et j'ai beaucoup étudié la question.

Je dois dire que personne, d'un côté ni de l'autre, ne m'a demandé quelle était mon attitude. Je voterai pour le principe que j'ai énoncé—qui est un principe qui implique une politique canadienne, qui s'applique à l'avenir et qui aura des conséquences pour l'empire. Si nous versions une contribution cette année ou l'an prochain, on s'attendrait peut-être que nous en ferions autant l'année suivante, mais il n'y aurait aucune entente définitive. Un gouvernement et une législature pourraient agir ainsi et un autre gouvernement et une autre législature agir différemment. Un texte de loi indiquant ce que le Canada consent à faire est une chose tangible que les gouvernements et les législatures ne peuvent fouler aux pieds et qui subsisterait pour le bien de l'empire et l'avantage du Canada surtout, à mon point de vue.

Je n'avais pas l'intention de retenir la Chambre si longtemps. J'ai critiqué les détails du projet de loi et j'aurais peut-être mieux fait d'attendre qu'il fût soumis au comité général; mais il repose sur des principes que j'approuve et la proposition ministérielle est, dans un sens, conforme à mes idées, sauf qu'elle n'est pas opportune, selon moi. Mes collègues de la droite disent qu'elle l'est. Mes amis de la gauche disent qu'il faut donner des millions et des Dreadnought sans consulter le peuple,

mais qu'il ne faut pas réaliser l'autre projet avant de retourner dans nos foyers et de tenir un plébiscite.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara): Je n'ai pas l'intention de fatiguer la Chambre en suivant le raisonnement de l'honorable préopinant (M. Emmerson), si on peut appeler ainsi son discours, et je me bornerai à la féliciter de ce qu'il est, comme il nous l'affirme, le seul de deux cents et quelques députés qui n'ait pas traité cette question en énergumène. En prêtant l'oreille à son plaidoyer on aurait cru qu'il aurait tiré une conclusion entièrement différente. L'honorable député s'est comparé au paon fameux. J'aurais cru qu'il ajouterait un autre oiseau à sa volière et qu'il se comparerait avec plus de justesse à un paon ayant des goûts de cannibales en face d'un plat de corneilles dont il se régale.

L'honorable député a donné maintes raisons de ne pas adopter le projet de loi ministériel et il s'est senti obligé de déclarer que nous serions sans doute surpris de voir que, malgré tout, il appuie le ministère. Quant à moi, je n'ai pas été le moindrement étonné. Je n'ai pas eu l'idée qu'il ferait autre chose que de l'embarras.

Par conséquent, je n'ai eté nullement surpris de voir qu'après avoir prononcé un discours fourmillant de protestations d'indépendance, il finisse par appuyer le ministère. Toutefois, il cherche encore à laisser la Chambre dans l'incertitude au sujet de ce qu'il pourra faire en fin de compte, car il se réserve le droit de proposer devant le comité une politique d'abstention de son crû. Il ne fera ni ceci, ni cela. Il n'approuve pas la politique ministérielle, il ne saurait voter pour celle du chef de l'opposition, il est exaspéré par celle du représentant de Jacques-Cartier qu'il appelle une politique d'abstention, et il termine en déclarant, ce dont personne ne doutait, qu'il appuiera le ministère, en ayant soin cependant de tenir des propos ténébreux concernant une autre ligne de conduite qu'il pourrait suivre pendant la discussion en comité général.

Sa maîtresse objection à la politique du leader de l'opposition, c'est d'abord que les circonstances ne sont pas critiques et, deuxièmement, qu'il veut que la population canadienne comprenne qu'il ne s'agit pas d'une question de programme, mais d'une question d'opportunisme. Je lui demanderai s'il connaît une politique plus sage et plus élevée pour ce grand pays que celle qui consiste à déclarer à tout l'univers que la nation qui attaquera la mère patrie attaquera aussi le Canada. Je m'aperçois que l'honorable député est parti. Quelqu'un aura-t-il l'obligeance de le prier de revenir avant la fin du débat, car je voudrais lui poser cette question; et j'exercerais mon influence auprès de son parti et je tâcherais d'obtenir du chef du ministère la permission d'enfreindre le règlement pour fournir à l'honorable député une autre occasion de prendre la parole et de nous dire quelle politique serait plus élevée et plus noble que celle qui consiste à faire déclarer par le Canada, non seulement à l'Allemagne, mais à l'univers entier, qu'en temps critique, quel que soit le nombre de millions qu'il faudrait, il défendra la mère patrie d'abord et toujours.

Pendant tout son discours, l'honorable député a laissé entendre qu'il était en faveur du lien britannique; mais si sa politique de prétendu isolement a un sens, elle signifie que le Canada doit se tenir à l'écart tout en retirant à perpétuité les fruits de ce que la Grande-Bretagne a fait pour ce pays, en construisant des canaux pour le bien du commerce canadien et pour nous permettre d'établir, ainsi que nous le désirons tous, de prospères manufactures, et nous offrir les moyens d'expédier notre blé à l'étranger, et que le Canada doit faire tout cela tout en comptant sur la Grande-Bretagne pour la protection des produits qu'il exporte dans tous les coins de l'univers.

L'honorable député a parlé de dignité; il a parlé, j'ai pris note de ses paroles, d'une "noble politique pour le Canada." Et bien, je ne voudrais pas enseigner à mes fils la noblesse telle que mon honorable ami la comprend. Je ne voudrais pas qu'un de mes enfants, après que je l'aurais instruit et préparé à fournir une carrière heureuse, que je lui aurais enseigné la bravoure et que j'aurais tenté de lui inculquer l'amour de la droiture et de la noblesse, au point de vue national ainsi qu'au point de vue individuel, après que j'aurais fait tout cela pour lui et qu'il serait devenu un homme, je ne voudrais pas, dis-je, l'entendre dire de son père: J'ai vingt-un ans et le bonhomme en a soixante-cinq et j'agirai dignement en le reniant, si par ce moyen je puis économiser un peu d'argent. L'honorable député peut dire que cette conduite serait digne dans la circonscription de Westmoreland, mais mes électeurs la considéreraient comme une lâcheté sans nom.

Il parle de la signification du mot "prompt". Il a voté pour la résolution que le chef de l'opposition a proposée comme amendement afin de sauver l'honneur de ce pays en accordant un prompt secours, et il veut, ma foi, que quelques bateaux de pêche sillonnent les eaux des lacs supérieurs, et pourtant il ne choisit pas le pavillon qu'ils arboreront. Et il ne veut pas même de cela avant cinq, dix ou quinze ans. Je dois dire que la notion qu'il a de ce qui constitue un prompt secours diffère totalement de l'idée que se forme un simple écolier du comté de Lincoln, pour ne pas parler d'un adulte. De même que l'honorable

député désire remplir son devoir envers ses électeurs, je dois dire, pour accomplir mon devoir envers les miens, que telle n'est pas la notion que j'ai de ce qui constitue un prompt secours à la mère patrie.

L'honorable député a ridiculisé l'idée que le temps est critique. Un de ses collègues qui fait partie de la députation de sa propre province, le représentant de Sunbury-et-Queen (M. H. H. McLean) a déclaré l'autre jour, comme il le devait, au cours de présent débat et en ma présence, qu'il ne partageait pas l'avis des députés ministériels qui disent que les circonstances ne sont pas critiques. Il a prononcé un discours convaincant pour établir qu'un danger existe et que le pays doit faire quelque chose afin que la Grande-Bretagne comprenne quelle est notre attitude dans les circonstances. Ainsi, en cherchant à s'isoler, le représentant de Westmoreland va à l'encontre du raisonnement d'un député de la droite comme à l'encontre des raisonnements des membres de l'opposition. Ceci étant dit du discours de l'honorable député, je ne parlerai plus de lui à la Chambre.

Quelle est notre attitude à l'égard du bill lui-même. Le Gouvernement admet, en déposant ce projet de loi, qu'il faut agir.

Toute la question entre nous se résume à ceci: la traiterons-nous au seul point de vue du Canada, ou du Canada faisant partie de l'empire? Telle est la question, monsieur l'Orateur, qui se présente devant nous, et je suis sûr que vous comprenez, tout aussi bien qu'aucun autre membre de cette Chambre, qu'elle se résume à savoir si le Canada sera indépendant de l'empire britannique ou continuera à en faire partie.

L'honorable député est sans doute sincère dans ses opinions. Je ne fais pas de l'ironie, parce que je crois que les membres de la droite sont sincères, bien qu'ils puissent s'oublier quelquefois. Ils sont sincères lorsqu'ils disent qu'il n'y a pas péril, et que conséquemment nous devons agir comme si l'Angleterre n'avait pas besoin de notre aide. Pour ma part, je crois qu'il y a urgence, et les amis du Gouvernement eux-mêmes admettent que s'il y avait crise, il serait du devoir du Canada de donner une aide effective à l'empire. Ils nient cependant l'existence du péril et espèrent que la guerre n'arrivera pas, bien qu'ils la redoutent. Or, s'ils sont sincères dans leur raisonnement, je trouve étrange qu'ils n'aient pas trouvé un moyen de sortir de la difficulté. S'ils sont sincères, pourquoi n'adoptent-ils pas l'amendement du chef de l'opposition qui offre un moyen de faire face au danger. Qu'ils adoptent cet amendement s'ils désirent maintenir l'intégrité de l'empire britannique, et leur désir sera accompli. S'il n'y a pas danger, ils montreront tout de même qu'ils veulent que le Canada reste partie intégrante de l'empire et fasse quelque chose pour la défense impériale; s'il y a urgence, ils donneront à la mère patrie l'aide prompte que demande la résolution du mois de mars dernier. Monsieur l'Orateur, la question d'argent est de peu d'importance dans une affaire de ce genre; ce qui compte c'est la grande influence morale que le Canada exercera sur le monde entier en se rangeant aux côtés de la mère patrie pour la défendre.

Tous les membres de la droite admettent que si l'Angleterre était attaquée il serait sage et juste de la part du Canada de l'appuyer. Or, j'en appelle à l'honorable premier ministre lui-même, s'il n'est pas trop tard. Ne pourrait-il pas réunir de nouveau ces partisans en caucus et leur dire: Messieurs, je vois par les arguments de ceux d'entre vous qui ont parlé sur la question, qu'il est très désirable que le Parlement du Canada soit uni; et comme l'amendement du chef de l'opposition obvie aux objections de l'honorable député de Westmoreland, vu qu'il ne propose pas de taxes permanentes sur la population de ce pays, car il ne demande pas l'adoption d'une politique navale tant que la question n'aura pas été discutée devant le peuple, votons tous pour l'amendement du chef de l'opposition.

Il n'y a qu'une seule raison monsieur l'Orateur, qui empêcherait le premier ministre de prendre ce parti, et cette raison est qu'il n'est pas prêt à dire que la flotte canadienne en temps de guerre, doit être soumise aux ordres de l'amirauté anglaise. Ce doit être la seule raison; il ne peut y en avoir d'autres. Je ne voudrais pas dire que l'honorable premier ministre n'est pas fidèle. Il ne serait pas juste de l'accuser de trahison lui et ses partisans, mais on a le droit de discuter la question de fidélité lorsqu'on nous propose une modification de nos relations constitutionnelles avec la mère patrie et nous avons le droit de nous demander où cela nous mènera.

Dans l'étude de cette question, je demanderai d'abord s'il est mieux pour nous d'agir seuls, et ensuite je l'étudierai au point de vue de ce que nous devrions faire comme partie intégrante de l'empire.

Premièrement, qu'avons-nous à gagner en ayant une marine qui ne sera pas soumise aux ordres de l'Angleterre, et deuxièmement quel tort cela pourrait nous causer, à moins que nous ne voulions laisser la porte ouverte à l'indépendance au lieu de la fermer à clef, afin que nous et nos descendants restent toujours sujets anglais. Il n'y a rien dans l'amendement du chef de l'opposition qui puisse causer de tort aux Canadiens, à moins qu'ils ne veuillent se garder une porte pour échapper au lien britannique et devenir indépendants. Si quelques députés, comme deux ou trois l'ont admis, votent en faveur de ce bill parce qu'il peut conduire à l'indépendance,

cela seul pour moi est une raison suffisante pour que nous disions tous: L'acte de l'Amérique britannique du Nord nous empêche de faire cela; agir ainsi est non seulement illégal mais absolument déloyal, car c'est rompre l'allégeance que nous devons à l'Angleterre en vertu de la constitution et ce serait un acte de rébellion. Les honorables membres de la droite ne sont pas autant à blâmer, il me semble, que le premier ministre qui les pousse à voter pour ce bill. L'honorable premier ministre est allé jusqu'à dire qu'il n'était ni impérialiste ni anti-impérialiste. Avec tout le respect que je lui dois, je suis obligé de dire qu'en certaines choses dans ce monde, on ne peut dire blanc et noir à la fois. Il ne m'est pas permis de dire que je suis marié avec ma femme et que je ne le suis pas. Je ne puis pas croire non plus que Edward-Hamilton Lancaster est mon fils, et me réserver le droit de dire dix ans plus tard qu'il ne l'est pas.

Je ne puis croire que je sois libre de dire que je suis impérialiste et que je suis antiimpérialiste. Et je ne puis croire non plus que je puisse donner mon allégeance à l'Angleterre à moins d'être impérialiste, car, je ne vois pas de différence entre le serment d'allégeance et l'impérialisme. Qu'est-ce que l'allégeance? Et dans la réponse que je vais donner à cette question, je dois dire que je ne parle qu'en mon nom propre; comme tout membre de cette Chambre a le droit de se guider d'après sa propre conscience, ainsi je réclame le même droit pour moi, et très souvent ma conscience m'a empêché de faire des choses que je croyais mauvaises, tandis que d'autres se croyaient libres de faire les mêmes choses. C'est une question entre l'homme et son Créateur. J'ai prêté trois fois le serment d'allégeance au roi Edouard. Il n'y a rien dans ce serment qui permette de changer d'avis à dix ou quinze ans de distance. Avant de pouvoir prendre mon siège dans cette Chambre, j'ai dû prêter ce serment qui est absolu et inaltérable, celui qui le prête jure allégeance au roi Edouard. Je ne vois pas comment l'on puisse garder ce serment et voter pour un bill qui autorise la construction d'une marine qui ne sera pas soumise aux ordres du roi Edouard si nous devons rester dans l'empire. Les arguments des honorables membres de la droite tendent à faire croire que nous sommes arrivés à un point qui n'a pas été atteint encore. Ils prétendent qu'il est tout aussi bien d'avoir une marine canadienne indépendante. Et pourquoi? Afin que le Canada puisse consentir ou refuser de prendre part aux guerres de l'empire. Du moment que vous posez le principe que la marine canadienne pourra ou ne pourra pas, suivant que nous le jugerons à propos, prendre part aux guerres de la mère patrie, dès ce moment vous proposez la rébellion.

M. LANCASTER.

Pourquoi cela? Supposons la marine construite et prête pour la guerre. Vient un ordre d'Ottawa disant que cette marine prendra ou ne prendra pas part à cette guerre. Supposons qu'elle ne prenne pas part à la guerre. Que devient cette marine? Elle n'est pas impérialiste, elle est anti-impérialiste. La marine impériale est en guerre avec l'Allemagne ou l'Autriche, ou la Russie ou un autre pays quelconque, et où sera la marine canadienne dans cette circonstance, dans quelle situation sera-t-elle? Comment peut-on dire que le Canada restera partie de l'empire en tenant une telle conduite; c'est une contradiction absolue.

On prétend quelquefois qu'un homme a le droit de dire blanc et noir. Je n'ai jamais pensé que cela fût sage. Bien que les partis sont presque également divisés dans le comté que je représente, et la première fois que je me suis présenté on le croyait fortement hostile à mon parti, je n'ai jamais cru qu'il me serait avantageux de ruser avec mes électeurs. Je n'ai jamais fait à mes électeurs, à ma femme et à mes enfants, l'insulte de dire oui et non sur la même question. Un homme qui ne peut pas distinguer où est son devoir dans une circonstance de ce genre ne vaut pas grand'chose à mon avis.

L'hon. premier ministre est dans une posture impossible lorsqu'il dit qu'il n'est ni impérialiste ni antiimpérialiste, tout comme Edward-Hamilton Lancaster doit être mon fils ou ne pas l'être. Il m'est impossible de dire un jour qu'il l'est, et le lendemain qu'il ne l'est pas.

Sir WILFRID LAURIER: Oh! oh!

M. LANCASTER: L'honorable premier ministre croit que c'est une plaisanterie. Je tâche de démontrer par un exemple comment je comprends mon serment d'allégeance et l'allégeance à n'importe quel pays. Ce peut être très habile de prendre cette double attitude. Tout comme il peut paraître habile d'être opposé à la question des écoles du Manitoba dans l'Ontario, et à la défendre dans la province de Québec; il peut paraître habile de dire dans certaines parties du pays: Sir Wilfrid a dit devant la Chambre qu'il n'était pas impérialiste et de citer à l'appui le hansard marqué au crayon ou découpé, et de dire dans une autre province: Le premier ministre a déclaré dans la Chambre qu'il était impérialiste. Je prétends donc que le premier ministre a donné un mauvais exemple à ses partisans, et nous en voyons les fruits, lorsqu'il a dit qu'il n'était ni impérialiste ni antiimpérialiste.

L'honorable premier ministre a fait une citation malheureuse à mon avis lorsqu'il a lu ces vers de Kipling:

> Daughter am I in my mother's house,
> But mistress in my own.

Fille dans la maison de sa mère! Quelle espèce de fille? Sera-ce une bonne petite Canadienne? Je ne me soucie guère qu'elle soit anglaise, écossaise, ou irlandaise, mais sera-t-elle une bonne fille canadienne? Prenons l'exemple de ma propre fille, car j'en ai une, et je désirerais en avoir une douzaine. Après avoir été élevée par son père et sa mère et avoir reçu d'eux l'éducation qu'il fallait pour devenir une femme honorable, supposons que je lui donne un beau verger dont elle a droit de se servir sans payer ni loyer ni taxe; supposons que quelqu'un vienne à elle et lui dise: Savez-vous que votre père et votre mère sont harcelés par des incendiaires et autres malfaiteurs. Quelle fille elle serait dans la maison de sa mère si elle ne donnait pas tout ce qu'elle possède pour protéger son vieux père et sa vieille mère? Fille je suis dans la maison de ma mère—oui fille très indigne qui mériterait le mépris de tout le monde, si elle ne faisait pas tout ce que l'on demande d'elle, dans des circonstances qui ressemblent à celles de ce bill. Kipling a dit les deux choses: fille dans la maison de ma mère et maîtresse dans la mienne. Oui, maîtresse en Canada, dans le Canada autonome, maîtresse de régler les grandes questions de transport, maîtresse de donner aux cultivateurs la protection ou le libre-échange aux cultivateurs, aux manufacturiers et à toute la population.

L'autonomie absolue, tel est l'objet de mes efforts, l'autonomie absolue en Canada. Que le Canada s'occupe exclusivement de ses propres affaires. Que la Grande-Bretagne ne touche pas à l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Mais ce même acte de l'Amérique britannique du Nord qui nous donne l'autonomie en Canada pour régler nos affaires locales, ne nous a donné aucun droit, lorsque nous sortons du Canada, de nous mêler des affaires impériales. L'autonomie du Canada ne nous met pas dans la situation d'une fille habitant la maison de sa mère. Cette situation n'est la nôtre qu'en ce qui concerne les affaires impériales. Le Canada est maître dans sa propre maison lorsqu'il s'agit de régler ses propres affaires, et ce bill de la marine va au delà des affaires du Canada et se mêle des affaires impériales. Cela étant, je regrette qu'un collègue tel que l'honorable député de Huron-sud ait jugé à propos de demander en cette Chambre: Qu'est-ce que la Grande-Bretagne a jamais fait pour nous? Le poison, pour ainsi dire, qui a été semé aux quatre vents, dans la discussion générale du projet de loi, a atteint l'honorable député. Il est Ecossais ou d'origine écossaise, et c'est un homme qui, moins que tout autre, si ce n'est peut-être un Anglais, comme je le suis moi-même, devrait être enclin à suggérer que ces droits impériaux devraient exister en ce pays. Puisque je parle de ce qu'il a dit, il est juste que je cite ses propres paroles, et en conséquence je renverrai la Chambre à la page 4520 des "Débats." Après avoir dit que la Grande-Bretagne n'avait rien fait pour nous; qu'elle ne nous a jamais donné plus pour notre saindoux, notre avoine, notre blé, nos choux ou quelque chose de ce genre, que n'importe quel autre pays; qu'elle ne nous a jamais donné plus que nos marchandises ne valaient—et je ne sache pas qu'il y ait un seul Canadien assez dépourvu de dignité personnelle pour exiger plus que la valeur de ses produits—il continue:

> Je dois dire que notre affection et notre dévouement envers la mère patrie ne fait que commencer. La piété filiale est certainement l'un des plus beaux traits du caractère humain; mais si vous la séparez de l'instinct de la conservation de soi-même, la piété filiale n'est pas grand'chose. C'est le garçonnet, le jeune homme qui profite le mieux des occasions qui sont offertes et des dons qu'il a reçus de la nature, qui se montre disposé à préparer son propre avenir, à gouverner sa propre barque, qui est toujours le plus cher au cœur de sa mère.

Oui, car elle s'attend à ce que ce jeune homme vienne à son secours parce qu'il est son fils, au cas où elle tomberait entre les mains de quelque cambrioleur ou voleur de grand chemin. La piété filiale ne fait que commencer, au dire de l'honorable député de Huron-sud (M. McLean). Quelle espèce d'affection le fils doit-il éprouver pour sa mère, lorsque cette affection est arrivée à maturité? Parce qu'il a atteint l'âge de 21 ans cela veut-il dire qu'en dépit de l'amour maternel, des soins qu'elle lui a prodigués, il doit l'assassiner ou l'égorger lorsque son affection à lui sera complète? Est-là l'espèce de piété filiale que sa mère commence à lui inspirer?

M. M. Y. McLEAN: Les paroles dont je me suis servi ne sont pas: "ne fait que commencer", mais "est digne des plus grands éloges."

M. LANCASTER: Je regrette que les "Débats" aient dénaturé le sens des paroles de l'honorable député.

M. M. Y. McLEAN: Ces mots ne paraissent pas dans l'original, mais dans les "Débats" revisés la version est exacte.

M. LANCASTER: Je dois accepter la déclaration de l'honorable député, mais dans le compte rendu des débats, je dois dire que les mots qui y sont inscrits sont les suivants:

> Je dois dire que notre affection et notre dévouement ne font que commencer.

Je ne suis pas certain que le contexte puisse corroborer la remarque de l'honorable député. Quoi qu'il en soit, l'honorable député a cru qu'il fallait de toute nécessité que le fils aimât sa mère à un moment quelconque, mais qu'une fois devenu

un homme de vingt et un ans, au torse robuste et plein de vigueur, tout cela grâce à la sollicitude de sa mère, l'amour et les soins maternels de celle-ci ne devraient commencer qu'alors à porter leurs fruits. Pour aller plus loin, nous voulons que nos fils et nos filles fassent preuve de dévouement et d'affection envers leurs pères et leurs mères, et plus il y en aura de ceux-ci plus nous aurons d'affection comme nation. Vous ne pouvez désassocier le caractère de la nation de celui de l'individu. Tels individus, telle nation. Il est impossible qu'il en soit autrement.

Je désire parler en termes élogieux de ce qu'a dit l'honorable député de Queen-et-Sunbury (M. H. H. McLean), bien qu'il n'ait pas manifesté l'intention de former un groupe à lui seul. Bien que l'attitude qu'il ait prise ne diffère pas beaucoup de celle de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), bien qu'il n'ait pas dit que nous devrions offrir de l'aide en temps de crise et bien qu'il n'ait pas dit que cela soit nécessaire, il affirme qu'il y a urgence et que l'on devrait faire quelque chose. Dans ces circonstances, je fais appel à l'honorable membre avant que le vote soit donné, et je lui demande s'il n'atteindra pas mieux son but en votant en faveur de l'amendement de mon honorable ami le chef de l'opposition? S'il veut être logique, comment peut-il voter en faveur de ce bill? Il a déclaré de plus qu'il croit que cette marine devrait être sous les ordres immédiats de la mère patrie, et sous ce rapport il est à couteaux tirés avec le Gouvernement. Dans ces conditions, je dis qu'il ne peut y avoir le moindre doute dans l'esprit d'un membre intelligent et impartial de cette Chambre, que le programme du Gouvernement est absolument impossible au point de vue pratique.

S'il faut être à l'unisson avec la mère patrie, vous ne sauriez espérer, avant cinq ou dix ans au moins, pouvoir donner de l'aide à qui que ce soit. Les honorables membres de la droite, dans leur cas d'urgence, et je crois que leur cas est plus urgent que celui de la Grande-Bretagne, sous certain rapport, sont à discuter comment ils pourront concilier leurs opinions avec la nécessité de voter pour le Gouvernement.

Nous ne pouvons nous empêcher de rire en songeant aux remarques faites par le très honorable chef du Gouvernement en présentant le bill et en proposant la deuxième lecture. Il s'est efforcé de railler l'opposition parce que tous ses membres n'ont pas exprimé les mêmes vues au sujet de cette question. Il a oublié que l'opposition, quelles que soient les vues qu'elle exprime, n'a pas l'oreille du Gouverneur général, et ne pourrait soumettre un bill de ce genre. Il a oublié que, quel que soit le programme que nous exposions, nous ne pouvons, en vertu du règlement de la Chambre, présenter un bill, parce que nous ne sommes pas les conseillers de Son Excellence. Mais le jugement du très honorable ministre retombe sur lui, parce que ses partisans assis derrière lui sont encore plus blâmables à cet égard que nous-mêmes, et qu'il y a plus de désaccord parmi eux qu'il n'y en a de ce côté (la gauche).

L'un de nos collègues dit qu'il sera obligé de voter pour que la marine soit sous les ordres de la Grande-Bretagne. C'est mon honorable ami de Queen-et-Sunbury (M. H. H. McLean). Un autre, l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) ne veut pas du tout d'un bill de la marine, parce qu'il veut donner plus de subventions aux chemins de fer ou creuser quelques canaux. L'honorable député de Nicolet (M. Turcotte) dit qu'il doit voter en faveur de ce bill, parce qu'il doit nous amener l'indépendance. Nous constatons donc que tous ces honorables députés vont appuyer la mesure du premier ministre, bien qu'ils ne soient pas d'accord là dessus. Si le très honorable ministre était mieux avisé, s'il ne désirait pas préparer les voies à l'indépendance du Canada en mettant ce bill devant le peuple, il le retirerait.

En sa qualité d'impérialiste, car je refuse de le qualifier d'anti-impérialiste au moment actuel, bien qu'il déclare n'être ni l'un ni l'autre, en sa qualité de bon citoyen et en sa qualité de premier ministre du Canada, jusqu'à nouvel ordre, je crois qu'il serait bien avisé s'il retirait son bill et s'il réglait les affaires locales du pays, en ce Parlement, au lieu d'empiéter sur le domaine de la Grande-Bretagne au moyen du présent bill. Cette mesure devra nous acheminer vers l'indépendance et, pour cette raison, s'il n'y en avait pas d'autres, mes commettants exigeront que je vote contre cette mesure. Je ne parle pas des conservateurs de Lincoln-et-Niagara. Tous les libéraux intelligents comme tous les conservateurs intelligents du collège électoral de Lincoln-et-Niagara insisteraient pour que je votasse contre cette mesure, s'ils croyaient qu'elle dût nous amener l'indépendance. Quand nous voyons un honorable député qui assiste au caucus du très honorable premier ministre, qui sait ce qui se passe et qui se lève ici pour déclarer que c'est pour cette raison qu'il votera en faveur du bill, je crois que nous avons raison d'en conclure que le Parlement ne devrait pas adopter cette mesure. Une marine indépendante équivaut à l'indépendance du Canada. Comment pourrait-il en être autrement? L'existence du Canada comme partie intégrante de la nation britannique ne peut être compatible avec une marine indépendante. Si vous ne voulez pas de l'in-

dépendance du Canada, vous ne pouvez vouloir d'une marine indépendante, parce que, si vous devez donner à la Grande-Bretagne la protection dont elle a besoin, les ordres des autorités britanniques.

On a beaucoup parlé de la fierté et des devoirs du Canada, et, on nous a beaucoup parlé de ce que nous devons à la Grande-Bretagne. En dehors des sujets que j'ai effleurés, voyons ce que nous devons à la Grande-Bretagne. Nous devons à la Grande Bretagne tout ce que nous avons ici. La Grande-Bretagne nous a faits ce que nous sommes. Il est vrai que nous nous sommes développés lorsque nous en avons eu l'occasion. Il est vrai qu'après avoir reçu l'impulsion nous avons fait du progrès. Le premier ministre ne serait pas ici et je n'y serais pas moi-même sans l'aide de la Grande-Bretagne. La Grande-Bretagne a fait ce pays. La Grande-Bretagne nous a donné nos droits. C'est son parlement qui a adopté l'acte de l'Amérique britannique du Nord. C'est elle qui a déclaré que nous ferions ce qui nous plairait en ce qui concerne les affaires purement canadiennes.

L'armée et la marine de la Grande-Bretagne nous ont protégés comme elles ont protégé nos pères, et elles ont appris à l'univers que si une nation hostile empêchait le Canada de se livrer aux arts de la paix, cette nation devrait compter avec l'Angleterre. Et qu'est-ce que l'Angleterre a fait pour nous? Depuis plus d'un siècle, sa marine a protégé notre commerce et nous a permis de mettre paisiblement à exécution un programme qui a puissamment contribué à notre développement. Nous n'avons pas payé un seul sou pour cette armée ni pour cette marine de la Grande-Bretagne, mais cette grande force était là pour avertir les pirates, les spoliateurs et les voleurs de territoire et pour leur dire: Bas les pattes. Qu'est-ce que la Grande-Bretagne a fait pour nous? Que serions-nous comme peuple aujourd'hui, si la Grande-Bretagne n'eût pas fait pour le Canada ce qu'elle a fait pour toutes les nations chez lesquelles elle a planté son drapeau? La Grande-Bretagne a porté la religion et la civilisation dans tous les pays, et a proclamé la doctrine en vertu de laquelle les faibles ont des droits tout autant que les puissants. Quel serait aujourd'hui notre état de civilisation en Canada, si nous n'avions pas vécu depuis des années sous le drapeau britannique?

Je ne parlerai pas maintenant du sentiment. Je vais me tenir dans une sphère moins élevée. Je me placerai à un point de vue pratique, et je demanderai: Combien existerait-il de nos champs de blé, combien existerait-il de nos usines, combien de Canadiens dans toutes les classes de la société auraient réussi comme ils l'ont fait, sous l'égide d'un autre drapeau que ce cher Union Jack? Qui protège le commerce du Canada, qui met le Canada à même de poursuivre en paix sa marche ascendante? Monsieur l'Orateur, c'est grâce à la protection que nous assurent l'armée et la marine de la Grande-Bretagne que tout cela se fait, et nous n'y avons jamais jusqu'ici contribué un sou, bien que, notez-le bien, aux termes de la Constitution, nous pourrions légalement être contraints de le faire. Lorsque l'enfant n'est pas assez généreux pour contribuer au soutien de ses vieux parents, ceux-ci, aux termes de la loi, peuvent l'y contraindre; et si le Canada devait persister dans sa mesquine attitude, dans son refus de contribuer à la défense de la mère patrie ainsi qu'à la sienne propre, le jour viendrait où peut-être la Grande-Bretagne nous dirait: Puisque vous n'avez pas été assez généreux pour le faire de votre propre mouvement, nous allons vous imposer une taxe et vous y contraindre. Et, monsieur l'Orateur, la Grande-Bretagne en agissant ainsi resterait dans les strictes bornes de la légalité. Mais la Grande-Bretagne ne l'a pas fait jusqu'ici, se fiant que nous nous acquitterions de notre devoir. Allons-nous faillir à ce devoir?

Qu'est-ce que la Grande-Bretagne a fait pour le Canada? Regardez autour de vous et vous aurez la réponse. Faites un voyage en chemin de fer; faites un voyage sur l'eau; parcourez nos champs de blé; parcourez en voiture nos campagnes, et vous constaterez ce que la Grande-Bretagne a fait pour le Canada. Observez le type d'homme, le type de femme que le Canada produit aujourd'hui, et demandez-vous si nous jouirions de cette civilisation, de cette intelligence, de ce dégré d'instruction que nous prisons, autrement que sous l'égide du drapeau de l'Angleterre. Il n'est pas de Canadien, sans distinction de parti, qui à cette question ne doivent répondre négativement.

Que la Chambre se permette maintenant de lui faire observer que ce n'est pas la première fois qu'un premier ministre du Canada prend sur lui de dire que la marine anglaise a droit à quelque contribution de notre part. Et à l'appui de cette affirmation, je citerai un article de rédaction du "Mail" de Toronto, en date du 4 décembre 1909. Je soumets cet article aux réflexions des honorables députés de la droite; ils se rendront compte que, lorsqu'ils parlent de construire une flotte pour rire qui devra prendre la fuite au premier signe de l'approche de l'ennemi, et lorsqu'ils se vantent de faire quelque chose pour la Grande-Bretagne, celle-ci pourrait fort bien leur répondre: Allons donc, vous nous devez des arrérages que vous n'avez jamais payés et dont nous n'avons jusqu'ici jamais exigé le paiement. Voici en quels termes est conçu cet article que je vais

citer, parce qu'il exprime ma pensée mieux que je ne saurais le faire:

UNE CONTRIBUTION DE DATE PLUS ANCIENNE.

Certaines gens se figurent que l'idée de l'établissement d'un service de la marine est nouvelle; mais les recueils de nos lois nous permettent de constater le contraire. Aux termes du chapitre 37 des Statuts consolidés de 1859, plusieurs mille acres de terre sont attribués aux " commissaires pour l'exécution des fonctions du lord grand amiral du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande ", à jamais en fidéicommis pour le service dudit département. Les terres ainsi attribuées sont décrites comme il suit dans l'annexe de l'acte:

1) 288 acres dans le township de Sherbrooke, comté de Haldimand;

2) 389 acres dans les townships de Tiny et de Tay, comté de Simcoe;

3) 8 acres et 2 " roods " à la pointe Frédéric, dans le township de Pittsburg, comté de Frontenac;

4) 4 acres sur le côté ouest de la rue Meadow, dans les bornes du village de Gwillimbury, comté de Simcoe;

5) 3,000 acres à la pointe Pelée, dans le township de Mersea, comté d'Essex;

6) 200 acres dans le township des Vespra, comté de Simcoe;

7) 500 acres dans l'île de Saint-Joseph, lac Huron;

8) 106 acres dans ladite île, dans le lac Huron;

9) 4 acres et 2 " roods " dans le township de Pittsburg.

Aux termes de cette loi, le Gouverneur en conseil était autorisé à concéder d'autres terrains aux commissaires, en semblable fidéicommis, et aussi à faire l'achat d'autres terrains sur les fonds fournis pour cet objet par le parlement impérial. Des ventes de terrains devaient être effectuées par les commissaires, et les deniers en provenant utilisés suivant leurs indications. Cette loi et deux autres concernant les terrains militaires (chapitres 24 et 36) sont abrogées dans les Statuts revisés du Canada, 1886, chapitre 55, où certains de ces terrains sont l'objet d'une nouvelle description, tandis que ceux portant les numéros 1, 2, 4, 5, 6, 7 et 8 sont omis, et les terrains nouveaux suivants indiqués dans l'annexe intitulé " réserve de la marine transférée à la marine du Canada:

1) 556 acres à Fort-Henry, connu sous le nom de commune de Barriefield;

2) 23 acres à l'île Cedar, tour et glacis;

3) 125 acres, 2 " roods " et 1 perche dans le township de Pittsburg, achetés le 6 juillet 1844;

4) 102 acres dans le même township acquis le 20 mars 1840.

Le chapitre 58 des Statuts revisés du Canada, 1906, a abrogé la loi ci-dessus et contient une annexe dans laquelle figurent certains des anciens terrains de 1859, savoir 4, 5, 7 et 8 ainsi que le suivant:

1) 219 acres, Grande rivière;

2) 48 acres, 2 " roods " et 3 perches, à la pointe au Barbet.

Ces terrains sont indiqués dans l'annexe intitulée " terrains de l'amirauté, ou réserve de la marine, transférés au Dominion du Canada ". Ces trois annexes indiquent en tout 5,674 acres, mais comme ces annexes ne concordent aucunement, on ne saurait dire exactement quelles sont les terres aujourd'hui détenues en fidéicommis. Il y aurait lieu de soumettre au Parlement un état indiquant quels sont les terrains utilisables encore à l'heure qu'il est pour des fins de défense navale.

Cet article a attiré mon attention, et je le consigne au compte rendu des débats pour que le Gouvernement et le pays en fassent leur profit. Il est important que le peuple sache que dans les premières années du siècle dernier il se trouvait au Canada des terrains attribués à l'amirauté anglaise, non pas au Gouverneur général du Canada et ses conseillers, et que ce fidéicommis continue d'être ignoré de tous, ce qui n'empêche que la Grande-Bretagne pourrait fort bien nous demander d'en rendre compte. Et pourtant, nous vantons notre magnanimité, notre générosité, en raison de ce que nous voulons bien contribuer une petite flotte dans quinze ans d'ici, alors que la Grande-Bretagne aura essuyé la défaite, ou aura vaincu les flottes du monde entier.

Je vais maintenant, monsieur l'Orateur, dire un mot de la légalité de ce projet de loi, car je me suis efforcé jusqu'ici de le discuter au point de vue pratique et au point de vue du sentiment, mais toujours au point de vue du Canada, abstraction faite des droits de la Grande-Bretagne. A cet égard, je dois dire que si nous le votions dans les termes où il a été déposé par le premier ministre, nous enfreindrions la Constitution, et la Grande-Bretagne serait dans les bornes de la légalité en frappant une telle loi de nullité. En vue d'établir le bien fondé de cette prétention, je me reporte à l'acte de l'Amérique britannique du Nord, où se trouve exposée la Constitution de notre pays. A entendre parler certains honorables députés, on pourrait croire que déjà le Canada est un pays indépendant, et que si le drapeau de la Grande-Bretagne flotte sur cet édifice, que si le portrait de Sa Majesté le roi décore les murs de cette Chambre, c'est affaire de simple politesse de notre part, que la Grande-Bretagne n'y a aucun droit. Il ne faudrait pas oublier que la Grande-Bretagne est encore aujourd'hui propriétaire de toutes les terres, de toutes les mines d'or et de tout le reste au Canada. La Grande-Bretagne nous laisse libre d'utiliser les terres du Canada pour notre compte, mais elle pourrait tout aussi bien dire: "Vous n'êtes pas aptes à les administrer convenablement" et s'emparer de leur gestion. La Grande-Bretagne a voté la loi de l'Amérique britannique du Nord, qui permet que certaines choses se fassent au Canada. Un des articles de cette loi est ainsi conçu:

Au roi continuera d'être et est par le présent attribué le commandement en chef des milices de terre et de mer et de toutes les forces militaires et navales au Canada et du Canada.

L'article dit non seulement la marine " au " Canada, mais la marine " du " Canada continue de relever du commandement du roi. Quant au présent projet de loi, dans trois ou quatre de ses articles, on se permet de déclarer que la marine canadienne ne relève pas du roi, mais relève du Gouverneur général, ce qui veut dire virtuellement le premier ministre de notre pays; et quel que soit notre respect ou notre vénération pour la personnalité d'un premier ministre du Canada, nous ne saurions par le moyen d'un vote de cette Chambre enlever au roi l'administration de la marine et lui substituer le premier ministre du Canada. Au préalable, il nous faudrait obtenir une nouvelle loi constitutive pour le Canada. Aux termes d'un autre article de la loi de l'Amérique britannique du Nord, le roi en son conseil impérial de la Grande-Bretagne est à même de déclarer inconstitutionnelle toute loi votée par notre Parlement, et cela dans les deux années qui suivent son adoption. On a souvent déclaré, et je crois que la question a été soulevée cette année même au Sénat, que la Grande-Bretagne ne songerait jamais à frapper de nullité une loi votée par nous relativement à nos propres affaires. Nous sommes d'accord là-dessus. Dans la loi de l'Amérique britannique du Nord, la Grande-Bretagne déclare qu'en ce qui regarde les affaires du pays, nous pouvons faire comme bon nous semble; mais elle se réserve le droit, si nous excédions nos attributions, de frapper de nullité toute loi que nous voterions, et cela dans les deux années suivant son adoption; et je ne me figure pas de circonstance dans laquelle il y aurait lieu pour elle d'exercer ce droit si ce n'est dans un cas comme celui-ci, où, sortant du cercle de nos affaires intérieures, nous prenons sur nous de dire quel emploi on fera d'une flotte équipée par des sujets anglais et faisant partie de la flotte impériale, et laquelle aux termes de la loi de l'Amérique britannique du Nord est sous le commandement de Sa Majesté le roi. Dans cet état de choses, je déclare de propos délibéré que même si nous jugions opportun, ce qu'à Dieu ne plaise, de nous séparer de l'empire britannique, nous ne pourrions légalement le faire; et nous ne saurions davantage faire ce que nous voulons faire aux termes du présent projet de loi: investir le Gouverneur général du commandement d'une marine.

Les paroles à cet effet contenues dans le projet de loi n'ont pas leur raison d'être; et afin de prévenir un conflit d'autorité, il serait sage, à mon avis, que la Grande-Bretagne, par l'entremise du roi en son conseil frappât de nullité ce projet de loi dès que le texte certifié conforme aura été transmis au secrétaire d'Etat (comme cela est de rigueur pour tout projet de loi que nous votons), et déclarât aux autorités canadiennes: Vous avez excédé vos pouvoirs; vous ne pouvez avoir une flotte en vue de nous combattre, et une autre en vue de combattre pour nous; nous ne vous avons jamais autorisé à faire ce que vous avez fait; ces questions doivent être laissées entièrement à l'initiative du parlement impérial; aussi, aux termes de cet autre article de la loi de l'Amérique britannique du Nord, nous devons déclarer inconstitutionnelle cette loi que vous avez votée.

Pour ces raisons, monsieur l'Orateur, je devrai voter contre la 2e lecture du projet de loi. Si ces honorables députés de la droite ne sont désireux que de remplir leur devoir, je ne vois pas pourquoi ils n'accepteraient pas la proposition de l'honorable leader de la gauche qui a le mérite de n'imposer aucune taxe permanente, aucun programme définitif au Canada, jusqu'à ce que tous ses habitants aient été à même de discuter la question avec ceux qui se présenteront à l'élection, et qui siégeront dans la prochaine Chambre lorsque la question sera débattue de nouveau. Ils ne tiennent aucune délégation de pouvoirs de la part du peuple à l'égard d'une telle mesure. Ils n'étaient pas autorisés à régler cette question en 1908, et ils ne le sont pas davantage aujourd'hui. C'est, pour bien dire, abuser de la confiance du peuple canadien que de voter une loi comme celle-là.

En refusant d'accepter la proposition du chef de l'opposition, en vue du parfait accord qu'ils demandent et qu'ils nous adjurent de leur donner; en ne voulant pas reconnaître que le meilleur moyen d'empêcher l'Allemagne ou toute autre nation d'attaquer la Grande-Bretagne, c'est que le Canada et les autres colonies se groupent toutes autour de la mère patrie pour faire face à l'ennemi; en donnant à penser à l'Allemagne ou à tout autre pays qu'au moins la moitié du peuple canadien est invariablement hostile à toute aide accordée à la Grande-Bretagne et qu'il n'est nullement certain que le Canada prêterait son appui à la Grande-Bretagne en temps de guerre, les partisans du Gouvernement créent la crise même qui, à leur dire, n'existe pas. Quand je les vois placer leur parti politique avant l'empire, je ne sens nullement le besoin de présenter des excuses pour le vote que je vais donner contre le bill. Avant de reprendre mon fauteuil, je veux citer une strophe d'un poème qui me semble bien refléter les vues des libéraux et des conservateurs intelligents de mon comté:

There is no flag in all the world save Britain's
blood-red cross
That guards pure justice, honour, truth; and
keeps the weak from loss.

That gives the poor the righteous law, that lifts the bitter wrong,
And champions in the war of life, the weak against the strong!
What other nation keeps its pact though all its world shall fall?
What other leaves the ease of life to follow duty's call?
Honour and duty! noble stars! by which our race is led!
God grant their double light may shine forever overhead.

M. F. R. LALOR (Haldimand): Monsieur l'Orateur, je manquerais à mon devoir envers le comté que j'ai l'honneur de représenter ici, en ne disant pas à la Chambre, avant que la question soit mise aux voix, les raisons qui me portent à repousser le bill présenté par le Gouvernement. Voilà déjà plusieurs semaines que le débat se déroule ici sur cette question, et la Chambre et le pays commencent à manifester des signes de fatigue évidente. Il importe qu'une mesure de cette importance soit mûrement débattue. Il convient que les esprits dirigeants de chaque côté de la Chambre expriment leur avis sur cette importante question; seulement les discours ont péché par trop de longueur, on s'est livré à force répétitions et plusieurs orateurs ont eu recours à leurs manuscrits. Si les orateurs s'étaient fait remarquer par plus de brièveté, le pays y aurait gagné.

Les électeurs nous envoient ici pour expédier les affaires publiques et non pas pour que nous gonflions les volumes du hansard de discours interminables, dont plusieurs suintent l'ennui. Agissons donc en hommes ayant le sens pratique des affaires et sachons abréger nos discussions: voilà ce que le pays attend de nous. Un des résultats de nos longues sessions, c'est d'éloigner de l'arène parlementaire des hommes fort en vue dans le monde commercial et des professions, impuissants qu'ils sont à consacrer à l'exercice des fonctions législatives le temps absorbé par ces interminables sessions. Hommes d'affaires, j'appelle de tous mes vœux l'abrégement des sessions, quand cela devrait nécessiter l'abréviation des harangues, dans une large mesure. Je vais m'efforcer de ne pas pécher contre ma propre théorie, en prolongeant outre mesure des observations qui fatigueraient la Chambre.

Hier, nous avons eu le plaisir d'entendre le distingué représentant du comté de Waterloo-sud (M. Clare). S'il est un député ici qui puisse revendiquer le titre de représentant d'une nationalité, c'est bien l'honorable membre (M. Clare) qui représente les Allemands du Canada et le beau comté de Waterloo; et j'en suis convaincu, nous avons tous écouté avec ravissement sa harangue d'hier et applaudi aux sentiments qu'il a exprimés, à titre de représentant de l'élément allemand au pays. Pour mon propre compte, j'abonde dans le

sens de mon collègue; car le comté que je représente ici renferme un grand nombre d'Allemands et je dois l'avouer, on chercherait en vain une population plus industrieuse, plus économe et ayant à pareil degré le culte de la loi.

Ma vie s'est écoulée au sein de cette population, dans le comté d'Haldimand; j'ai grandi parmi les Allemands et, je le répète, on chercherait en vain ailleurs de meilleurs citoyens que ces Allemands. Qu'on recrute, tant qu'on voudra, des immigrants en Angleterre, en Irlande, en Ecosse ou ailleurs, on ne réussirait pas à trouver une meilleure catégorie de citoyens que ces Allemands des comtés de Haldimand et de Waterloo.

Nombre d'orateurs nous ont répété ici à l'envi que l'Allemagne se livre à des préparatifs de guerre; que c'est une puissante et belliqueuse nation, qui augmente ses armées de terre et développe sa marine de guerre. L'Allemagne a sans doute parfaitement le droit d'appliquer ce programme militaire, si elle le juge bon dans son propre intérêt. Mais si les Allemands sont un peuple belliqueux et querelleur, pareil brevet ne saurait se décerner à ceux qui ont planté leur tente dans les comtés de Haldimand et de Waterloo; car ils sont bien la vivante antithèse des premiers. Ce sont de paisibles citoyens, inoffensifs, laborieux, tenant à vivre en paix avec leurs voisins; bref, ils figurent parmi les meilleurs et les plus utiles de mes commettants. S'il éclatait quelque différend entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne, ce serait une chose bien déplorable; car, outre les liens du sang qui rattachent ces deux pays, ils nouent entre eux d'importantes relations commerciales et font beaucoup d'affaires. Espérons donc que jamais rien ne viendra troubler l'harmonie qui existe entre ces deux pays et qu'à l'avenir ils continueront à vivre en paix, comme ils l'ont fait par le passé.

Je compte partir dans quelques semaines pour l'Allemagne. Ce n'est nullement dans le but d'y étudier les préparatifs de guerre auxquels on se livre dans ce pays; non, je veux voir et visiter chez lui ce peuple industriel; je veux bien me rendre compte par moi-même de sa puissance et des aptitudes qu'il déploie dans la production industrielle et qui le mettent presque au premier rang.

A titre de Canadien et de représentant du peuple aux Communes, je tiens à dire aux citoyens de l'empire allemand que je rencontrerai que les Canadiens nourrissent les sentiments de la plus vive cordialité à leur endroit et qu'ils espèrent que jamais ne sonnera l'heure où éclaterait quelque désaccord entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne et ses colonies.

Au cours de ce débat, certains orateurs se sont permis des réflexions déplorables, à mon avis; jamais en pleine campagne de polémique électorale, je ne me suis permis,

à la tribune populaire ou ailleurs, une seule observation désagréable à l'adresse d'un culte ou d'un élément ethnique. Pareille tactique m'a toujours souverainement répugné. Les partis n'ont rien à gagner à l'emploi de pareils procédés, soit dans cette enceinte législative, soit devant le public, et je désapprouve tout ce qui tend à révoquer en doute le socialisme d'un groupe quelconque de notre population. Nous sommes tous d'excellents citoyens canadiens, bien que nous réclamant de divers groupes ethniques.

Il est tombé des lèvres des honorables députés de la droite certaines paroles qui m'ont surpris et je dois dire ici même que le premier ministre a formulé certaines affirmations auxquelles le peuple canadien ne saurait souscrire. En présentant sa mesure, le premier ministre nous a dit que la flotte qu'il se proposait de construire serait une flotte canadienne et qu'elle ne serait nullement impériale.

A mon avis, une marine de guerre canadienne, s'il en faut une, ne saurait être autre chose qu'une marine impériale. Cette marine devrait être mise à la disposition de la Grande-Bretagne, non pas par un vote de la Chambre des communes du Canada, mais automatiquement. Ce doit être une marine impériale, dans toute l'acception de ce terme, sous le commandement du roi. L'autre jour, le député de Montréal (M. Gervais) en parlant d'une marine de guerre canadienne, construite au pays, avec des matériaux indigènes, par des ouvriers nationaux et munis d'équipages canadiens, nous a dit que cette marine serait sous le commandement du roi, mais sous la direction du Parlement canadien. Cette dernière condition, clause conditionnelle ajoutée à la nature impériale de la marine, modifie entièrement sa situation. La marine qu'il nous faut, c'est une marine sous le commandement du roi et non pas sous la direction du Parlement canadien.

Le premier ministre nous a dit, en présentant son bill, qu'en cas de guerre, comme par exemple la guerre de Crimée, il hésiterait à dire si la flotte canadienne doit prendre part à pareille guerre. Cette déclaration a été accueillie avec étonnement par les députés et par le public canadien. Elle ne cadre nullement avec les sentiments des Canadiens, sans distinction de partis politiques. Comparons cette attitude du premier ministre, affirmant qu'en pareilles circonstances il ne permettrait pas à la flotte canadienne de prendre part à une guerre de la Grande-Bretagne, avec l'attitude prise par ce grand Canadien, feu sir John A. Macdonald, dont le nom est révéré et chéri par le peuple canadien. Parlant de la guerre de Crimée, sir John disait:

Quel est celui qui, en jetant un regard en arrière vers l'époque où éclata la guerre de Crimée, ne se rappelle avec orgueil comment le Canada se leva comme un seul homme, pour se ranger à côté de la mère patrie et de la France, quand le drapeau tricolore et l'Union Jack flottaient ensemble à la brise pour combattre les bons combats de la liberté contre l'absolutisme régnant au pays de Crimée? Les Canadiens s'élancèrent vers les champs de bataille et j'eus l'insigne bonheur...

Remarquez le contraste:

...j'eus l'insigne bonheur, à titre de membre du gouvernement de sir Allan McNab, de contribuer à faire voter, à l'unanimité, $20,000 des deniers publics, afin de prouver que le Canada faisait cause commune avec l'Angleterre et la France, dans cette guerre de Crimée.

Quel contraste entre l'attitude du premier ministre actuel du Canada et celle de sir John A. Macdonald, le chef du parti conservateur, qui a si longtemps dirigé les affaires publiques au Canada! Est-il étonnant que la mémoire de ce grand homme d'Etat soit l'objet d'un culte si affectueux et tenue en si grande vénération par tout Canadien loyaliste et patriote? Est-il étonnant que les députés de la gauche et les Canadiens en général nourrissent quelque doute sur l'objectif visé par le premier ministre, en établissant cette marine canadienne? Est-il étonnant que le peuple canadien ou la grande majorité de nos concitoyens soient hostiles à la proposition tendant à la création de cette marine canadienne? Dans la partie du pays que j'habite, l'hostilité de l'opinion publique envers ce projet s'accentue de jour en jour; car les électeurs sont convaincus que l'attitude prise par le premier ministre lui-même, en présentant ce bill, laisse à désirer et ne traduit pas bien la pensée du peuple canadien; aussi les électeurs sont-ils hostiles, en principe, à l'idée d'une flotte canadienne, et cette hostilité s'accentue davantage, quand ils se rappellent les expressions dont s'est servi le premier ministre, en présentant son projet de loi.

Nous constatons que le même sentiment existe à un degré très prononcé chez les plus humbles partisans du très honorable premier ministre. Il y a quelques jours à peine nous avons entendu un honorable député de la droite exprimer l'idée que la fin dernière de ce pays, si elle n'était pas l'indépendance, serait l'annexion aux Etats-Unis. Ces sentiments, monsieur l'Orateur, ne trouvent pas beaucoup d'échos dans les cœurs des habitants de ce pays. Permettez-moi de citer les paroles de l'honorable député auquel je fais allusion, c'est un de nos collègues de la province de Québec:

Mais je le demande à ces messieurs: est-ce que tôt ou tard le Canada n'aura pas à choisir entre l'annexion et l'indépendance?

Et un peu plus loin il dit dans son discours:

Il n'est ni patriotique, ni loyal, de la part de ces hommes, de mettre des entraves au plein développement de notre organisation politique et de prétendre que nous devons toujours demeurer sous la protection du drapeau

anglais, mais grâce à Dieu, j'en suis convaincu, il n'en sera pas ainsi et la création d'une flotte de guerre, dans mon humble opinion, est le dernier pas vers l'indépendance.

C'est le sentiment qui a été exprimé par un honorable député de la province de Québec qui siège dans les rangs ministériels, il y a quelques jours à peine. Le député de la division Saint-Jacques de Montréal (M. Gervais), dans son discours d'hier, a fait allusion au même sujet et bien que son langage ait été voilé, il ne peut pas y avoir de difficulté à comprendre le sens de ses paroles. Il a rappelé la révolution américaine et il a dit que si les treize colonies n'avaient pas possédé une marine, elles n'auraient pas pu résister à l'imposition d'une taxe par l'Angleterre et il a déclaré dans son discours que l'Angleterre avait l'autorité, si elle le voulait, d'imposer des taxes au Canada. Je voudrais savoir s'il veut dire qu'une marine canadienne sera le moyen de protéger le Canada contre une tentative de la part de la Grande-Bretagne de taxer notre pays contre sa volonté. Je ne vois pas quelle autre intention il peut avoir en faisant une semblable allusion. Je ne pense pas, monsieur l'Orateur, que la population de ce pays ait beaucoup à craindre que la Grande-Bretagne impose jamais au Canada des taxes qui ne seraient pas dans l'intérêt du grand empire auquel nous appartenons.

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

Reprise de la séance.

M. LALOR: A six heures je parlais de quelques observations qui ont été faites par des députés de la province de Québec.

M. SPROULE: Il me semble, monsieur l'Orateur, qu'il est plutôt insolite et étrange de rouvrir le débat sans qu'aucun membre du Gouvernement soit présent. Un cabinet qui n'a pas de représentant à la Chambre . . . Je suis heureux que le très honorable premier ministre ait fait son apparition depuis, car le débat a commencé sans qu'aucun représentant du cabinet soit à son siège.

M. LALOR: Je suis absolument opposé à tout sentiment qui pourrait être exprimé dans cette Chambre en faveur de l'indépendance. Les discours que nous avons entendus sont non seulement en faveur de l'indépendance, mais quelques-uns réclament la séparation et, à défaut, l'annexion aux Etats-Unis. J'espère que le temps ne viendra jamais, quel que soit le développement auquel puisse atteindre notre pays, où il existera au Canada un sentiment en faveur de la séparation d'avec la Grande-Bretagne, car l'indépendance signifie naturellement la séparation d'avec l'empire britannique. J'espère qu'en exprimant ces sentiments, j'exprime ceux du comté que je représente aussi bien que ceux de la population du Canada en général. Je ne crois pas que cette population admette le principe exposé par le premier ministre, à savoir que le Parlement serait réuni pour examiner si la marine canadienne devrait être utilisée dans le cas où l'Angleterre serait en guerre avec une autre nation, car je crois que la population du Canada sera en guerre si l'empire est en guerre et qu'aucun premier ministre de notre pays, qu'il soit libéral ou conservateur, qu'il vienne d'une province quelconque, quel que soit le Gouvernement qui sera au pouvoir, ne pourrait retenir les enfants du Canada si le pavillon britannique était attaqué. Déclarer dans un bill présenté à la Chambre qu'une marine canadienne construite par des Canadiens avec de l'argent canadien pourrait être utilisée avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, ce qui veut dire en réalité le Parlement du Canada, c'est une conduite qui ne sera pas approuvée par la population de ce pays, car je crois que notre peuple, toute préférence politique mise de côté, est fidèle et prêt à défendre le drapeau anglais partout où ce drapeau sera attaqué et contre qui que ce soit qui l'attaquera. Si la Grande-Bretagne était en guerre, nous assisterions à une répétition de ce qui s'est passé au moment de la guerre sud-africaine quand les jeunes Canadiens se sont enrôlés, et aucun gouvernement, aucun bill naval ne pourrait les retenir.

Je crois que la population du Canada aime le drapeau britannique et est prête et disposée en tout temps à montrer sa fidélité à ce drapeau et à notre roi. Mais, monsieur l'Orateur, si j'ai été surpris des sentiments que j'ai entendu exprimer, j'ai été encore bien plus surpris qu'un député, représentant d'une grande circonscription d'Ontario, celle d'Huron-sud, une circonscription que je connais et dont je sais que la population est fidèle et patriote, ait pu nous dire que nous ne devions rien autre chose à l'Angleterre que notre bonne volonté. Je crois que lorsqu'il retournera auprès de ses électeurs et qu'il leur demandera de lui renouveler son mandat de député au Parlement, il sera enseveli sous les bulletins des électeurs du comté, parce que je ne peux pas croire qu'ils voudront élire un député qui a fait en Chambre une semblable déclaration.

On nous dit qu'il n'y a pas d'union dans le parti conservateur. Il y a quelques jours j'ai rencontré un médecin éminent d'une ville de la province d'Ontario, un libéral ardent en politique. Il était très opposé, comme le sont généralement tous les libéraux d'Ontario, au bill naval actuel. Le seul argument qu'il pouvait offrir en faveur de son parti, c'est que les conservateurs étaient divisés sur la question. Le parti conservateur n'est pas divisé sur cette question, quand il s'agit d'être opposé

à la construction d'une marine canadienne; le parti conservateur est uni pour s'opposer à la construction d'une marine canadienne.

Il peut y avoir des divergences d'opinion quant à la meilleure méthode à employer pour le Canada et l'empire, mais il n'y a aucune divergence dans le parti en ce qui concerne l'opposition à ce bill. Quand on nous parle de divergences d'opinion dans l'opposition, nous entendons parfois une note discordante sortir du milieu des partisans du Gouvernement. Nous en avons entendue une aujourd'hui venant d'un ancien ministre de la couronne, l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) qui, dans un discours long et éloquent nous a exposé un nouveau programme politique comme venant des premiers rangs des partisans du Gouvernement. Il me rappelle l'écureuil qui, étant sorti de son trou, le trouva bouché quand il voulut y rentrer. Mais l'honorable député de Westmoreland ne devait pas se laisser attraper de cette manière et il s'était ménagé un petit créneau pour lui permettre de s'insinuer de nouveau dans son trou. Il dénonça le bill du Gouvernement, après avoir dit qu'il était trop coûteux et que notre population ne pourrait pas en supporter les frais, que nous devrions employer notre argent à construire des chemins de fer, des canaux, et autres entreprises—et j'étais très fier de lui quand il faisait ses remarques—parce que je comprenais qu'il prenait une position indépendante.

Mais j'ai été surpris de lui entendre dire dans ses deux dernières phrases, qu'il allait voter pour défendre le projet auquel il était si fortement opposé. J'ai remarqué que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) était assis à côté de lui.

Vous savez quelles bonnes relations existent entre le ministre des Travaux publics et l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson), qui viennent tous deux de la province du Nouveau-Brunswick et qui sont assis à côté l'un de l'autre.

Le ministre des Travaux publics applaudissait à ces remarques et frappait sur son pupitre très doucement quand il entendait les sentiments exprimés par l'honorable ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux. Je me demandais si le ministre des Travaux publics avait lui-même quelque idée d'indépendance au sujet de cette marine. On dit qu'il en a. La rumeur prétend que le ministre des Travaux publics n'aime pas que l'on fasse des dépenses aussi grandes, à moins que ce ne soit dans son propre département. On dit que le ministre des Travaux publics déclare actuellement que toute cette dépense que l'on se propose de faire aujourd'hui pour la marine, devrait être employée à construire des bassins de radoub par les soins du département qu'il dirige. Il pensait probablement à ce moment au quai de Richibouctou, connu sous le nom du quai en sciure de bois, dont il pensait sans doute pouvoir faire usage à propos de ces bassins pour la défense navale. Mais si nous pouvions connaître les sentiments réels et les opinions qui existent parmi les partisans du Gouvernement sur ce projet, si nous pouvions voir les lettres que reçoivent chaque jour nos honorables collègues, par centaines, venant de leurs électeurs, et les pétitions qu'ils reçoivent des agriculteurs de tout le pays, pour s'opposer à ce projet, nous saurions, quelle complète unanimité règne parmi eux. Le premier ministre a une grande influence sur ses partisans. Nous l'admettons volontiers. Ils ont beaucoup d'affection et d'admiration pour leur chef et il n'y a pas de doute qu'ils sont disposés à se grouper autour de lui et à lui donner leur appui pour ce projet, bien qu'il puisse y avoir chez quelques-uns des objections et que ce bill ne satisfasse pas les électeurs des circonscriptions qu'ils représentent. Mais il y a d'autres raisons qui font qu'ils appuient ce projet. Quelques-uns ont en vue une place de juge, d'autres un siège de sénateur, d'autres un emploi public qu'ils savent ne pouvoir obtenir sans appuyer énergiquement le premier ministre en vue de faire adopter tout projet qu'il peut présenter à la Chambre.

Je crois que plusieurs songent au destin qui attend ceux qui ont exprimé des idées indépendantes du Gouvernement. Je veux parler de feu l'honorable M. Tarte, de feu l'honorable M. Blair et de beaucoup d'autres du même genre qui après avoir exprimé des sentiments d'indépendance se sont trouvés renvoyés du parti et des conseils du parti pour les punir de leur indépendance. L'unanimité qui peut exister sur cette proposition et le vote en masse que les partisans du Gouvernement peuvent donner, n'est pas le résultat de ce qu'ils pensent consciencieusement du projet, mais c'est le résultat des assemblées particulières du parti et de whips du parti, parce que je crois que dans tout le pays, dans les Provinces maritimes, comme dans les provinces de Québec et d'Ontario ou dans les grandes provinces de l'Ouest, il existe un sentiment général qui est celui d'une opposition à la construction d'une marine canadienne, qu'on a qualifié de marine de vaisseaux de fer-blanc.

Le mot est bien trouvé. On pourrait peut-être aussi l'appeler la flotte de Québec, parce que je la considère comme une demi-mesure destinée à pacifier cette province tout en ayant l'air de se rendre aux désirs des autres provinces. Mais c'est là où le Gouvernement se trompe, car s'il en appelait au peuple, il constaterait que le sentiment populaire lui est hostile.

La Chambre ne devrait pas être appelée à ratifier cette proposition et à la mettre à

exécution, avant qu'elle ait été discutée devant les électeurs. Il faudrait aller devant le peuple et lui demander son opinion. Si on ne veut pas d'un referendum spécial on pourrait au moins attendre à la prochaine élection générale alors que tout électeur pourra se livrer dans les assemblées publiques et dire s'il est en faveur d'une flotte canadienne, ou s'il préfère donner son suffrage au candidat opposé au projet. Par ce moyen on connaîtrait le sentiment des électeurs dans chaque circonscription électorale du pays.

Je suis opposé à une flotte canadienne, d'abord, parce que je considère qu'elle sera absolument inutile. Je suis convaincu que ni le Gouvernement, ni qui que ce soit dans le pays ne prend cette flotte au sérieux. Personne ne suppose que cette flotte, quand elle sera construite, pourra être de quelque service au Canada ou à l'empire. Le Gouvernement poursuit simplement une politique d'abstention; sa proposition ne veut rien dire. De l'aveu même des orateurs ministériels, rien ne sera fait la première année, et il faudra ensuite attendre quatre ou cinq ans avant qu'un seul navire puisse être lancé.

Après un pareil aveu, il est de toute évidence que ce n'est pas avant une dizaine d'années que cette flotte sans valeur pourra être mise en service. De plus, la construction de cette flotte entraînera des dépenses trop considérables pour l'état actuel de nos finances.

Je ne dis pas qu'un jour ne viendra pas où nous devrons avoir une marine canadienne, sous la direction de l'amirauté anglaise, car le Canada deviendra un grand pays et il nous faudra alors avoir une marine. Mais une population de six ou sept millions ne peut pas entreprendre de construire une marine de guerre.

Le Gouvernement déclare que cette flotte coûtera de seize à dix-sept millions de dollars, mais je suis convaincu qu'il n'en soit rien. Quand l'honorable premier ministre a déposé le projet de loi concernant le Grand-Tronc-Pacifique il disait que cette entreprise coûterait $13,000,000 et pas un cent de plus. Si les calculs actuels du Gouvernement sont aussi justes que ceux du premier ministre, concernant le Grand-Tronc-Pacifique, les contribuables de ce pays s'apercevront qu'ils auront de lourdes charges à supporter, avant que cette flotte soit construite. Loin de coûter $16,000,000 ou $17,000,000, elle atteindra bientôt $25,000,000 et $50,000,000 avant longtemps. Le Gouvernement calcule que l'entretien de cette flotte coûtera $7,000,000 par année, mais on peut être certain que cette dépense atteindra $10,000,000, $20,000,000 et même $25,000,000 par année.

Si on étudie cette question au simple point de vue économique, on se rend facilement compte qu'il serait plus économique de donner à l'Angleterre le prix de deux Dreadnought, même s'ils devaient coûter $20,000,000, puisque l'intérêt annuel sur cette somme serait que de $700,000 et que les contriuables sauraient exactement à quoi s'en tenir. Mais avec le projet actuel nous nous engageons dans des dépenses dont personne ne peut prévoir la fin.

Quand l'honorable premier ministre a déclaré que cette flotte coûterait de seize à dix-sept millions, l'honorable député de Simcoe-sud lui a demandé si cela comprenait l'armement et les canons. A ma grande surprise et à la surprise générale, je crois, l'honorable premier ministre a hésité et a fini par répondre qu'il n'en savait rien. Or, dans une flotte, c'est l'armement qui coûte le plus cher, et par là on peut se faire une idée des sommes énormes que nous aurons à dépenser.

Il y a quelques jours, j'ai reçu une lettre d'un bon libéral du comté que j'ai l'honneur de représenter. Lui et sa famille ont toujours reçu dans ce comté, où il a toujours déployé une grande activité en faveur du parti libéral. Tout dernièrement il est allé se fixer dans le comté de Wentworth et je regrette que le représentant de ce comté ne soit pas présent pour entendre ce qu'un électeur libéral qui a voté pour lui à la dernière élection a à dire sur cette question d'une flotte canadienne.

Cet électeur m'adresse une lettre ouverte dont je citerai les derniers paragraphes. Il parle du représentant du comté (M. Sealy) comme de son serviteur, il demande ce qu'il fait ici, et il ajoute:

> Quel sera l'amiral de cette flotte? Peary, je suppose, ou Cook. Mais, dans tous les cas, assurez-vous qu'il sache nâger ou voler, car je suis certain que, lorsque cette flotte prendra la mer, elle coulera ou sautera. Non, monsieur le député, je ne veux pas d'une flotte canadienne, mais donnons à l'Angleterre deux Dreadnought qui feront honneur au Canada, et sur lesquels la mère patrie pourra compter en temps de guerre. Dites à mon serviteur de voir à ce que cela soit fait et aidez-le de toutes vos forces.

Voilà cependant un bon cultivateur libéral du comté de Wentworth, que je connais depuis nombre d'années.

Un DEPUTE: Son nom?

M. LALOR: Je me ferai un plaisir de montrer la lettre à mon honorable ami, et à lui communiquer la signature, mais je ne crois pas devoir la rendre publique.

Plusieurs DEPUTES: Le nom! le nom!

M. LALOR: Je me ferai un plaisir de communiquer le nom à ceux de mes honorables collègues qui voudront se donner la peine de passer de ce côté (la gauche).

Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, que ce cultivateur libéral représente les sentiments de la classe agricole sur cette question de la marine. Le "Farmers' Sun" le principal journal agricole du pays, est

opposé à la construction d'une flotte canadienne; les cultivateurs de toutes les parties du pays, de toutes les opinions politiques, pétitionnent le Parlement contre ce projet, et l'honorable premier ministre et ses collègues peuvent être certains que jamais projet plus impopulaire n'a été soumis au Parlement canadien.

Quand le Gouvernement en appellera au peuple—je voudrais que ce fût dès maintenant—il sera battu et chassé du pouvoir sur cette politique. Je considère qu'il vaudrait mieux pour nous donner à l'Angleterre deux cuirassés de première classe, deux Dreadnought, que d'adopter le présent bill. La proposition du chef de l'opposition serait moins coûteuse et rendrait plus de services à l'amirauté anglaise, tout en donnant plus de satisfaction au peuple canadien. Je combats le projet du Gouvernement et je me ferai un plaisir de voter en faveur de la contre-proposition de l'honorable chef de l'opposition qui est ainsi conçue:

La Chambre, considérant que les propositions du Gouvernement ne sont pas en harmonie avec les recommandations de l'amirauté, et, en raison de ce qu'elles confèrent au Gouvernement le pouvoir d'empêcher les forces navales du Canada d'agir conjointement avec celles de l'empire en temps de guerre, elles ne sont pas judicieuses et présentent des dangers;

Qu'aucun projet de cette nature ne peut être accepté sûrement, à moins qu'il n'assure l'unité d'organisation et d'action sans laquelle il ne peut exister de coopération effective dans les efforts communs pour la défense de l'empire;

Que, tout en rendant nécessaire une dépense considérable pour frais de construction et de maintien, le dit projet n'apportera à l'empire aucune aide immédiate ou efficace, et ne produira aucuns résultats adéquats ou satisfaisants pour le Canada;

Que l'on ne devrait se lier à aucune entreprise d'un caractère permanent et qui entraînerait des dépenses futures considérables, avant qu'elle ait été soumise au peuple et en ait reçu l'approbation;

Décide qu'en attendant, le meilleur moyen de satisfaire au devoir immédiat du Canada, et de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire, est de mettre sans délai à la disposition des autorités impériales, à titre de contribution volontaire et loyale de la part du peuple canadien, une somme suffisante pour acheter ou construire deux bâtiments de guerre ou cuirassés du type Dreadnought le plus moderne, laissant à l'amirauté la latitude complète de dépenser cette somme à tels moments et pour telles fins de défense navale qui, à son avis, pourront le mieux contribuer à augmenter la force unie de l'empire, et à en assurer ainsi la paix et la sécurité.

M. J. A. CURRIE (Simcoe-nord): Monsieur l'Orateur, je débute en formulant le souhait que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) qui aurait la charge de défendre ce projet de loi, si sa santé le lui eût permis, se rétablisse au plus tôt et revienne prendre son siège parmi nous.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable premier ministre, j'ai été charmé par l'éloquence fleurie de l'honorable ministre des Postes; j'ai également écouté les formules énigmatiques de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense sur cette mystérieuse question d'une marine canadienne; j'ai entendu les discours des honorables membres de la droite, dans lesquels ils portent aux nues l'honorable premier ministre et ses collègues.

Mais j'ai entendu aussi le discours prononcé par l'honorable chef de l'opposition le jour où ce projet de loi a été déposé et sous le rapport du raisonnement et de l'éloquence ce discours peut supporter la comparaison avec tous ceux qui ont été prononcés dans cette Chambre. Après avoir entendu tous ces discours, après avoir lu les journaux chaque matin, après avoir examiné les diverses propositions qui nous ont été servies comme notre pâture quotidienne; après avoir demandé conseil à mes amis, j'ai acquis la conviction que la question qui nous est soumise est de la plus haute importance et ne doit pas être traitée à la légère.

Elle ne doit pas être traitée au point de vue des conservateurs, des libéraux, des nationalistes ou des impérialistes. Pour la discuter, il faut se placer au point de vue purement canadien. L'étude de cette question exige des aptitudes et des connaissances d'homme d'Etat, car ce projet de loi tend à donner une autre orientation à la politique de ce pays, et à lancer le Canada dans une voie nouvelle.

A mon sens, il faut aborder l'étude de cette question avec un esprit entièrement libre de toute considération de parti, et l'examiner à la lumière des grands principes qui doivent guider les hommes d'Etat. La science du Gouvernement n'est pas instructive; elle s'acquiert par une étude approfondie des événements contemporains, dans leur rapport avec les enseignements de l'histoire et les prévisions de l'avenir.

D'après tout ce que je puis voir, nous n'acquerrons pas cette expérience en lisant la vie de Pierre l'Hermite ou celle d'Hélène de Troie, et nous ne trouverons pas, je crois, beaucoup de principes qui peuvent nous aider à résoudre ce problème dans la vie de lord Durham ou dans son fameux rapport, toutes choses que le très honorable premier ministre a signalées à notre attention. Beaucoup d'eau a passé par les chutes de la Chaudière depuis le mois de mars dernier alors que cette question fut soulevée, pour la première fois, en cette enceinte. Le projet de résolution que la Chambre adopta alors à l'unanimité, on l'a cité à maintes reprises; il n'est pas nécessaire pour moi d'en faire des extraits

aujourd'hui. Qu'on me permette de rappeler, toutefois, quelques-unes des conditions qui existaient il y a un an. Il y avait ce péril—c'est ainsi qu'on désignait ce qui se passait—qui se dressait pour la population de langue anglaise de par le monde. Depuis quelques années il existait entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne un état d'hostilité, sans être accompagné d'une déclaration formelle de guerre. Le message de l'empereur allemand à Kruger, message qui ne fut connu qu'après que certains navires allemands eussent été saisie dans la baie Delagoa, avait porté le dernier coup à cette longue amitié qui avait existée entre l'Allemagne et l'Angleterre depuis les jours de Frédéric le Grand et de la guerre de Sept ans. Vint ensuite la question du Maroc; d'autres difficultés avaient surgi entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne au sujet de certains chemins de fer établis dans le territoire contigu au golfe Persique. Ces agaceries diplomatiques présagent la guerre et, comme résultat, pour la première fois depuis un grand nombre d'années, la flotte britannique fut concentrée en vue d'une action décisive. Cela peut expliquer, jusqu'à un certain point, la raison véritable de l'absence d'une grande partie de la flotte britannique des différents ports maritimes du Canada. L'armée se trouvait dispersée sur des continents éloignés; elle devait se caserner en temps de paix; mais surgisse une guerre, une armée se mobilise et se concentre pour combattre. Ainsi d'une marine de guerre. Tel que je le disais, cette difficulté ne date pas d'hier. La bataille de la mer du Japon entre les flottes de la Russie et du Japon, a fourni plusieurs leçons très importantes aux instructeurs et aux stratégistes d'une marine de guerre. Ces derniers ont appris d'abord les ravages que pouvaient causer les gros canons à longue portée, l'avantage terrible que ces derniers fournissaient. En second lieu, ces experts ont constaté la grande puissance des navires cuirassés sur un croiseur non cuirassé; en troisième lieu, ils ont compris l'importance des torpilleurs et pour les attaques de nuit, et pour les blocus. La grande bataille de la mer du Japon se décida en quelques instants.

En cette circonstance où l'amiral russe a commis la grande erreur de placer au premier rang son escadre de croiseurs, consistant surtout en croiseurs non cuirassés, alors qu'il plaçait ces navires de guerre au second plan. Les Japonais ont renversé cet ordre de combat; ils ouvrirent un feu nourri contre l'escadre de croiseurs de la flotte russe qu'ils détruisirent en quelques instants; et alors que la panique régnait en suprême maîtresse parmi les équipages de la flotte russe, les Japonais massaient leurs navires de guerre pour fermer la route aux navires russes qui furent coulés bas en moins d'une heure. La leçon fournie par cette bataille, je l'ai déjà décrite. La première nation pour la comprendre fut la Grande-Bretagne, au point que l'amirauté britannique s'est décidée à adopter le grand type de vaisseaux de guerre qu'on désigne sous le nom de type Dreadnought. Depuis près de quinze années les Allemands s'étaient occupés de la construction de navires de commerce. Mais cela devait passer au second plan que de devenir la deuxième puissance commerciale du monde. Tant que ces navires de commerce ne seraient pas protégés par une marine de guerre, ils devenaient simplement en otage entre les mains de la marine de guerre britannique. Celle-ci avait toujours été, comme elle l'est encore aujourd'hui, l'orgueil de la Grande-Bretagne dans tous les démêlés diplomatiques qui se sont développés en Europe. La flotte commerciale allemande doit tout au gouvernement de cette dernière, tandis que la flotte britannique a permis à la Grande-Bretagne dans tous ses démêlés diplomatiques d'empêcher que l'équilibre européen ne fût rompu; elle a servi encore, dans une large mesure, à rendre nul ce qu'on désigne en Europe sous le nom de "mouvement pan-germaniste". L'Allemagne ne pourrait espérer, d'ici à de nombreuses années, rivaliser avec la flotte de Dreadnought de la Grande-Bretagne, quant au nombre des unités, quant au nombre des canons; mais du moment que cette leçon fut donnée dans la mer du Japon, et que les autorités britanniques eurent décidé de construire un type de navire de guerre qui réunit toutes les conditions de vitesse, de blindage, d'armement composé de pièces de longue portée; de ce moment-là même, dis-je, les Allemands ont compris qu'en commençant à construire eux-mêmes une flotte de guerre, ils devaient saisir l'occasion favorable, et voilà ce qui explique qu'ils ont imité pas à pas la Grande-Bretagne sous ce rapport.

La création du Dreadnought, d'après tous ceux qui ont écrit sur la marine de guerre et d'après ceux dont l'opinion fait autorité, a marqué dans la construction des navires de guerre une ère aussi remarquable que celle qu'a signalée la construction de navires blindés sur les anciens vaisseaux de guerre en bois. Donc, les Allemands ont commencé à construire leur marine de guerre en suivant, en réalité, la marche que leur avait tracée la Grande-Bretagne. Leur Parlement a voté des crédits énormes et cela sans voix discordante. Monsieur l'Orateur, deux alternatives restaient à la Grande-Bretagne en cette occurrence; l'une, c'était de tenir le pas avec les Allemands, de les suivre dans la construction d'unités du type "Dreadnought": d'instituer en Grande-Bretagne un système de conscription semblable à celui qui existait en Allemagne. La première de ces alternatives reçut, en vérité, l'approbation des principaux chefs de l'armée, tels que lord Roberts qui demandait alors cette conscription. L'autre plan, c'était de doubler,

M. J. A. CURRIE.

quant à l'exécution, le programme de construction d'un navire de guerre adopté par l'Allemagne et d'abandonner, pour le moment, du moins, cette politique de construction. Ce dernier fut adopté. Monsieur l'Orateur, dans le but de soulever l'opinion publique devant le danger qui semblait menaçant à l'horizon, il fallut qu'un grand nombre d'hommes d'Etat britanniques fissent une campagne au cours de laquelle ils jetèrent le cri d'alarme. Il s'ensuivit une panique qui ne fut pas confinée à la Grande-Bretagne seulement. Elle se propagea dans les colonies, ainsi que nous nous le rappelons tous, et je pourrais ajouter qu'elle se répandit jusqu'en Allemagne également.

Quand cette panique eut atteint son apogée, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) proposa sa résolution du mois de mars dernier. Je ne fatiguerai pas la Chambre en faisant le récit de tous ces événements qui sont connus de nous tous, si nous n'étions trop souvent enclins à oublier les motifs qui nous ont forcés d'agir dans un certain sens. A cette époque, si nous avions offert à l'amirauté britannique deux Dreadnought, suivant en cela la ligne de conduite adoptée par les autres colonies, nous aurions épargné beaucoup de mal à cette Chambre et au pays peut-être. Mais ce plan-là ne fut pas adopté. Celui qu'accepta la Chambre fut adopté de bonne foi, à seule fin d'empêcher l'esprit de parti ou de discussion qui pouvait se donner libre jeu de se manifester d'une façon ou d'une autre, sous une forme quelconque, et j'exprime le regret sincère de ce que le très honorable leader de la Chambre a soumis un projet d'une marine de guerre qui est de nature à donner lieu nécessairement à des discussions marquées au coin de l'esprit de parti.

Suivons les événements dans leur ordre chronologique. Nous avons pu, ainsi que l'aurait dit M. Gladstone, sasser et ressasser à satiété cette question. Quelques mois après l'adoption de cette résolution, les délégués du Gouvernement furent envoyés à Londres pour savoir ce que devait faire le Canada, d'après les termes de cette résolution. Ces délégués assistèrent à ce que l'on a appelé la conférence sur la défense de l'empire. Ils devaient découvrir tout ce qui se rapportait au péril allemand, de telle sorte que le Canada se serait trouvé en posture de remplir d'une façon convenable ses obligations en sa qualité de première colonie de l'empire. Je prends pour acquis que c'était là le but principal du voyage de ces commissaires—s'assurer s'il y avait lieu réellement d'ajouter foi à ce péril de la guerre, ou s'il s'agissait simplement d'une opération d'affaires, tout comme cela se passe dans les salles de musique, entre les grandes compagnies de construction de navires de guerre et de canons, lesquelles sont représentées, en Angleterre, par Vickers Sons et Maxim et, en Allemagne, par la maison Krupp. La résolution du mois de mars dernier déclarait:

"Que la suprématie navale de l'Angleterre était essentielle à la sécurité du commerce, à celle de l'empire et à la paix de l'univers".

Cette commission se rendit à Londres pour s'assurer si cette suprématie était réellement menacée et, dans l'affirmative, suivant les termes mêmes de cette résolution de donner:

Aux autorités impériales la coopération la plus loyale et la plus cordiale en tout temps pour le maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

Existait-il réellement un péril? Cette commission constatait-elle qu'il y avait raison de s'alarmer, un besoin urgent de hâter, d'une façon stupide, les armements? Que le très honorable premier ministre réponde lui-même; c'est lui qu'on doit supposer être la source principale des connaissances sur ce point; les commissaires siégeaient avec lui au conseil, et, assurément, ils ont dû lui rapporter les faits. Eh bien, il a indiqué à la Chambre le résultat de son enquête; il nous a donné le bénéfice de ses connaissances dans son discours en proposant la 2e lecture du projet de loi. Voici ce qu'il a dit:

Pour ma part, je ne vois aucune cause de danger pour la Grande-Bretagne à l'heure qu'il est.

Plus loin il ajoute:

Il est vrai que l'Allemagne se crée une marine de guerre, mais je ne vois pas de raison de supposer que l'Allemagne en agit ainsi dans le but d'attaquer une autre puissance.

Monsieur l'Orateur, si la suprématie navale de l'empire n'est pas menacée, si ce que dit le très honorable premier ministre est vrai, j'estime que la seule chose qui lui reste raisonnablement à faire, c'est de venir ici, séparer courageusement cette question d'urgence de la politique navale qu'il propose pour l'avenir, autrement dit revenir au *statu quo* ou à la politique qu'on a adoptée en 1907 et que le peuple a sanctionnée aux dernières élections.

Je comprends parfaitement pourquoi un nombre considérable de nos concitoyens, surtout de libéraux, non seulement dans la province de Québec, mais encore plus dans les provinces où l'anglais est surtout parlé, se plaignent hautement de ce projet de marine de guerre du premier ministre qu'ils ont suivi et en qui ils avaient confiance, parce qu'il a dit: "Il n'y a pas de danger quant à la suprématie navale de la Grande-Bretagne." Ils se disent alors: Pourquoi se permettre le luxe d'une marine de guerre indépendante. Pourquoi abattre l'arbre du développement pacifique colonial et l'empêcher de prendre racine?

Pourquoi isoler ainsi le pays et ne pas le placer sous l'égide de la marine britannique, dans ce torrent insensé du militarisme européen, de la banqueroute, de cette concurrence que se font les pays européens dans la construction de navire de guerre. Les millions qu'on dépensera dans la construction de ces navires de guerre inutiles, on pourrait les consacrer plus avantageusement à l'amélioration de nos moyens de transport, à l'élargissement de nos canaux en aidant le cultivateur à construire de bonnes routes vicinales, à débarrasser ses champs des mauvaises herbes, à ouvrir à la colonisation d'autres terres, à développer nos industries, à établir des écoles techniques, enfin à faire tout ce qu'il faut pour nous permettre de profiter avec avantage, grâce à leur développement, de nos grandes ressources naturelles qui restent inexploitées à nos propres portes.

Ce sont ceux-là qui devront acquitter le coût de cette marine de guerre. Ce sont eux les véritables fondateurs d'empire, et ils disent: Puisqu'il n'existe pas de péril quant à la suprématie navale de l'empire, retournons à nos sillons et jetons-y la semence en paix. S'il n'y a pas de danger, si la guerre n'est pas imminente, pourquoi ne pas nous tenir tranquilles, pourquoi ne pas suivre la route déjà tracée, pourquoi ne pas tenir le milieu du chemin? Depuis nombre d'années le Canada n'a pas été favorisé, loin de là. Depuis bien longtemps nous avons dû lutter contre l'ignorance de l'univers quant à nos ressources naturelles, à notre climat et aux avantages qu'offre notre pays. La république dont les frontières bordent les nôtres a, depuis des années, offert un asile aux masses persécutées de l'Europe, qui voulaient se soustraire au système de terrorisme, de despotisme et de militarisme sous lequel elles gémissaient.

Ces gens avaient là l'occasion de commencer une vie nouvelle. Quelle que fût leur naissance ou leur fortune, ils jouissaient tous d'avantages pareils. La conscription ne les arrachaient ni à leurs foyers ni aux ateliers; ils n'avaient pas de tribut écrasant à payer au démon de la guerre qui rôde sans cesse autour des frontières européennes. Les arts de la paix y avaient le pas sur celui de la guerre. Les historiens et les observateurs de la vie sociale nous apprennent que les émigrants se recrutent parmi les hommes les plus brillants, les plus intelligents, les plus courageux et les plus énergiques. Ces gens ignoraient que sur la terre canadienne, les avantages et la liberté fussent les mêmes pour tous. Mais que voit-on aujourd'hui? Nous voici sur le point de créer une marine de guerre, d'implanter en notre pays un régime du vieux monde, celui-là même dont ces gens avaient eu le plus à se plaindre dans leur pays natal. Au dire de ces mêmes gens, ce n'est pas manquer de loyalisme que d'aspirer au développement, dans la paix, des ressources de ce pays; ce n'est pas manquer de loyalisme que de vouloir se soustraire aussi longtemps que possible au drainage terrible de l'or, aux impôts écrasants, au gaspillage économique qui accompagne le maintien d'une armée permanente et de la marine qui en est le complément indirect. Cette flotte-jouet va coûter dix millions par année, et jamais plus nous ne pourrons dire aux futurs immigrants qu'au Canada la terreur du militarisme du vieux monde et la tyrannie de l'épée sont choses inconnues.

Si le premier ministre a raison de dire—et nous lui laissons la responsabilité d'une telle assertion—que la suprématie navale de l'empire ne court aucun danger, ceux qui demandent le *statu quo* ont également pleine raison de combattre le projet de loi et de dénoncer le Gouvernement qui répudie les principes et les traditions du parti libéral.

Un mot maintnant des réformistes d'autrefois. Le premier ministre et le directeur général des Postes ont évoqué la mémoire de Papineau, de Lafontaine, de Baldwin et de Mackenzie et de tous les anciens chefs libéraux pour faire voir qu'ils sont les véritables successeurs de ces hommes et qu'en imposant une marine indépendante à la population de ce pays, ils n'agissent pas autrement que ces héros auraient fait eux-mêmes en des circonstances identiques. Jamais je ne me suis mieux rendu compte de la vérité du chapitre où Macaulay, rappelant la scène de Dante, décrit la transformation de la femme et du serpent et dit que les partis se transforment, que le tory de la veille est le radical d'aujourd'hui et celui-ci le tory de demain.

Le premier ministre et le directeur général des Postes ne sont pas les seuls membres de la Chambre qui connaissent l'histoire. Moi-même, je l'avoue, je ne suis pas sans avoir quelque peu étudié l'histoire de l'époque troublée des hommes de 1837. Si je me suis fait une juste idée de leur sentiment, ces hommes auraient combattu à nos côtés avant de laisser le Gouvernement imposer au pays une armée ou une marine permanente. Ces hommes ont combattu pour leurs principes; ils voulaient soustraire le nouveau monde à l'influence des idées de l'ancien. Ils n'auraient pas répudié en 1910 ce qui leur semblait juste en 1907.

Au cours du présent débat, on s'est permis de blâmer l'attitude des hommes de 1837. Il est trop tard pour raviver les vieilles querelles de parti. Tory, je chéris les traditions de mon parti, mais si je venais à constater que ces traditions vont à l'encontre de l'intérêt bien entendu de mes compatriotes, l'appui de ma parole et de mon bras serait acquis à mon pays. Si j'avais vécu en 1837, qui sait si je n'aurais pas été des premiers à suivre Lount et les

M. J. A. CURRIE.

hommes de Simcoe qui sont allés à la rencontre des troupes armés de fourches et de faux rouillées. Que cherchaient ces patriotes? Non pas la victoire, car j'ai causé avec plusieurs d'entre eux, et tous m'ont avoué qu'ils n'avaient pas le moindre espoir de vaincre. Ils ne recherchaient ni la richesse ni le pouvoir, car ni l'une ni l'autre ne pouvaient conquérir en ce pays à cette époque-là. Ils n'ambitionnaient même pas l'immortalité; ils ont pris les armes et marché vaillamment au combat. Leur devise était: "Morituri morituros salutant", afin que si quelques-uns d'entre eux venaient à tomber, l'attention du monde pût être appelée sur leurs griefs et que justice leur fût rendue. Il faut du courage pour sacrifier ainsi sa vie à son pays; pour mourir sur l'échafaud en s'entendant accuser de trahison, afin d'arracher son pays à la tyrannie.

Ce sont ces sacrifices qui nous ont valu les libertés dont nous jouissons et le degré de civilisation que nous avons atteint. Nos frères de la province de Québec ne sont jamais restés en arrière quand il s'est agi de combattre la tyrannie des bureaucrates qui, alors comme de nos jours, voulaient gouverner le pays d'après les méthodes en usage dans le vieux monde. Telle fut la cause réelle des troubles de cette époque. Ceux que nous désignions ici sous le nom de bureaucrates reçurent aux Etats-Unis l'appellation de "Carpet Baggers" à l'issue de la guerre civile.

Le Gouvernement actuel cherche à implanter ce même système au Canada aujourd'hui. Nous avons un Gouvernement despotique, irresponsable, maintenu au pouvoir par la bureaucratie. Connaissant la carrière de ces hommes comme je la connais, je me fais une idée de la facilité avec laquelle le héros de Montébello aurait rallié ses partisans pour combattre ce projet de marine, des périodes enflammées que Lafontaine aurait lancées à l'adresse du Gouvernement. Avec quelle vigueur, le calme et pondéré Baldwin aurait critiqué ce projet! Quelles vigoureuses invectives ce bill n'aurait-il pas inspirées au fougueux montagnard écossais qu'était Mackenzie! Tous ces hommes auraient vaillamment combattu pour le statu quo; ils n'auraient pas permis au Gouvernement de poser une main brutale sur les libertés démocratiques que leurs sacrifices avaient values au Canada.

Quand on étudie la vie et les actions de ces hommes, il n'est pas sans intérêt de jeter un coup d'œil sur les événements de leur époque. On constate alors que les mêmes combats se livraient dans la mère patrie. C'était le temps des chartistes, des émeutes et des effusions de sang pour la cause du Gouvernement représentatif. C'est en vain que le premier ministre cherche à établir que Papineau, Baldwin, Lafontaine et Mackenzie, pas plus que lord Durham, auraient appuyé un tel projet de loi. Si tous ceux d'entre nous qui aspirent à l'honneur de gouverner ce pays étudiaient plus attentivement la vie de ces hommes, ils auraient sur ces questions des vues plus dignes d'hommes d'Etat. La vie de ces anciens réformistes constituera toujours l'une des pages les plus brillantes de notre histoire. Rendons hommage à leur mémoire. Sur une question comme celle qui nous occupe, on les verrait combattre aux côtés de ceux qui avaient toujours été leurs adversaires; car ce projet d'une flotte canadienne indépendante constitue une innovation, une modification radicale de notre ancienne politique coloniale.

A l'époque de la conférence sur la défense impériale, quelle était l'attitude de nos représentants? La question de notre participation à la défense navale avait été discutée en 1902, et le sujet fut repris en 1907. L'Australie et la Nouvelle-Zélande agréèrent les propositions de l'amirauté; autrement dit, ces colonies acceptèrent de faire partie d'une grande ligue navale pour la défense de l'empire. Les ambassadeurs du Canada refusèrent; ils invoquèrent la situation géographique toute particulière à notre pays. Cette raison était assez obscure. Ils consentirent cependant à mettre à exécution un programme modifié. Ils ne voulurent pas de l'idée d'une unité de flotte, parce qu'ils avaient leurs propres opinions en matière de stratégie navale.

L'Australie adopta le programme de l'amirauté; voyons ce que fit son gouvernement. Au lieu de soumettre un projet de loi dans le genre de celui que le Gouvernement a déposé et cherche à imposer au Parlement, il fit voter une résolution. Voici le texte de cette résolution proposée par M. Joseph Cook, ministre de la défense d'Australie, à la Chambre des représentants le 14 novembre dernier, c'est-à-dire avant le dépôt de tout projet de loi:

Cette Chambre approuve le nouveau projet de défense adopté à la récente conférence impériale, et est d'opinion que l'on devrait immédiatement prendre des mesures en vue de la création de l'unité de flotte australienne projetée, pour faire partie de la flotte de l'empire en Orient.

En proposant cette résolution, il expliqua qu'il se bornait à demander l'approbation du projet par la Chambre, réservant pour plus tard les voies et moyens à prendre. Voici ses paroles:

Si la motion que je propose est adoptée, ce sera un pas nouveau vers notre évolution nationale. L'âge de la tutelle est passé, nous venons d'atteindre notre majorité; espérons que nous avons en même temps acquis une conviction plus forte de l'immensité de la dette contractée envers la mère patrie qui a veillé sur notre adolescence. En adoptant cette motion, nous entrerons dans ce qu'on a appelé la grande ligne maritime de l'empire Le rôle qui nous est assigné dans cette ligue

est considéré par les plus hautes autorités navales comme la plus précieuse et la plus effective contribution à la défense de l'empire.

Après avoir éludé la question principale, le Gouvernement canadien demande une flotte canadienne indépendante par un bill naval et s'efforce de faire adopter son projet par la Chambre à grand renfort de subterfuges et de bruyantes protestations de loyalisme. On se serait montré plus juste envers cette Chambre, et il aurait été préférable pour le Canada, si le plan d'Australie avait été adopté.

L'autre jour, l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) accusait certains chefs libéraux de la province de Québec de vouloir détacher le Canada de la mère patrie. Cette question de la séparation n'est pas confinée à la province de Québec; on m'affirme que c'est dans l'Ontario qu'elle a pris naissance. L'honorable ministre des Postes (M. Lemieux) a admis qu'il s'est autrefois rencontré sur les hustings à Montréal, avec un certain personnage du nom d'Elgin Myers. Cette idée de l'indépendance du Canada s'agite depuis nombre d'années, et j'ai par devers moi un ouvrage publié par un citoyen de cette ville, M. John Ewart.

M. Ewart a réuni en un volume les nombreux discours qu'il a prononcés à des dîners de Canadian Clubs; il suffit de les parcourir pour constater qu'ils sont surtout à l'adresse des habitants de la province d'Ontario. Le virus de l'autonomie ou de la soi-disant indépendance y est très apparent, et l'auteur insinue que la grande majorité de ses compatriotes d'Ontario partagent sa manière de voir sur ce point. Je crois savoir que M. Ewart est un des principaux conseillers et un ami intime du premier ministre. Dans son livre, il s'élève fortement contre la fédération impériale, contre la conférence impériale et le peuple anglais. Il attribue au lien britannique ou à Downing street tout ce qui est survenu dans le pays depuis l'acte de Québec jusqu'à l'écroulement du pont de cette ville. Sur la question de la défense impériale, M. Ewart, au moyen d'insinuations et de subtilités chères aux avocats de sa trempe, soutient la doctrine qu'advenant le cas où l'Angleterre se trouverait en guerre, la devise du Canada devrait être: "Pas un homme, pas un canon, pas un dollar." Il vise à la séparation: il ne parle pas d'autonomie, mais bien de séparation et d'indépendance. Il ne fait d'exception qu'à l'égard du roi; c'est sans doute parce qu'il tient aux deux initiales, C. R., dont il fait suivre son nom.

Il a trouvé des adeptes parmi la population de langue anglaise de ce pays, tout comme Dowie et les chefs de la secte des Holy Rollers en recrutèrent. Dans son livre, il élève un piédestal au premier ministre; le ministre de la Marine et le ministre de la guerre ont aussi leur autel en ce temple de la Renommée.

Le premier ministre croit apparemment que M. Ewart est l'interprète des jeunes Canadiens de langue anglaise parce qu'ils ont prêté l'oreille aux sornettes qu'il débite lors des banquets du Candian Club sans le plonger dans l'abreuvoir. M. Ewart parle de séparation et le premier ministre, d'autonomie. M. Ewart est son idéal. Il fallait lui rendre des hommes. Au lieu de l'enfermer dans un asile d'aliénés, car je considère comme un fou celui qui parle de séparation, qui favorise la révolution et les luttes fratricides entre Canadiens, au lieu de mettre la camisole de force à ce fauteur de discordes, le Gouvernement lui a donné un emploi, il lui a décerné l'une des plus belles récompenses que peu recevoir un membre de sa profession en ce pays. Il l'a choisi pour plaider la cause du Canada devant le tribunal de La Haye, et c'est ainsi que le premier ministre et le ministre de la Justice l'ont approuvé et ont approuvé son livre. Ils ont ainsi approuvé le livre et l'homme. Il était à Londres, je crois, pendant cette conférence impériale. Il lui a fallu plus de temps pour préparer la cause qu'il devait soumettre au tribunal de La Haye. Il était sans doute trop occupé derrière la scène à tirer les ficelles de cette belle flotte des séparatistes.

Cette politique porte son empreinte. Même l'incident du pavillon. Dans son livre, il est fortement en faveur d'un pavillon canadien. N'importe quel vaisseau pourrait être fier d'arborer l'enseigne blanche de la marine britannique à l'ombre de laquelle plusieurs nobles exploits ont été accomplis. Des exploits en faveur de l'humanité comme en faveur de la liberté et de la patrie. Mais, il veut un pavillon canadien. Il nous faut, dit-il, la séparation —une séparation complète, si vous voulez— et un roi. Le roi d'Angleterre ou le roi du Canada.

Un roi canadien entraînerait l'établissement d'une cour au Canada, avec des lords, des ducs, des comtes et des vicomtes canadiens. On appelle cela de l'autonomie. Renouvellerons-nous ici les extravagances de l'empire du Mexique sous Maximilien? Le Mexique a d'abord obtenu la séparation. Puis, il a entrepris de fonder un empire et de créer un empereur et une cour. L'empire ne dura pas longtemps. Un beau matin, les Mexicains furieux firent sortir leur empereur et le fusillèrent. Le Brésil avait obtenu la séparation ou l'autonomie et il avait un empereur qui a été obligé de s'enfuir afin de ne pas subir le même sort que Maximilien. Sur ce continent, l'atmosphère n'est pas salubre pour les rois ou les empereurs du cru.

Le présent ministère, je le répète, a approuvé M. Ewart, et quiconque lira le livre de ce dernier, tirera la conclusion que le

principe qui sert de base à cette politique au projet de loi concernant la marine, est certainement celui que M. Ewart énonce.

Le malheur dans un pays comme le nôtre et, à vrai dire, l'un des malheurs de l'empire britannique, c'est le fléau des toqués qui désirent tout bouleverser et établir de nouvelles constitutions.

Dans presque tous ses discours le premier ministre suppose que ce pays a constamment lutté pour la liberté ou une prétendue autonomie. La politique de la Grande-Bretagne a toujours été de permettre à ses colonies de grandir et de prospérer comme des démocraties libres et autonomes. C'était là l'ancienne politique coloniale qui a pris fin lors de la révolution américaine. C'est ainsi la nouvelle politique coloniale qui a été inaugurée en ce pays par l'acte de Québec et qui a précédé lord Durham de près de deux siècles, la politique de la Grande-Bretagne qui accorde à ses colonies une liberté complète. Ce principe a toujours été reconnu. De petites oligarchies se sont établies, elles ont entouré les gouverneurs, leur ont parlé à l'oreille et ont tenté de contrecarrer la volonté populaire. Quiconque étudiera l'histoire du Canada s'apercevra que, dans toutes les luttes qui se sont livrées en ce pays, le gouvernement britannique n'a jamais renoncé à cette politique. Qu'on lise la dépêche basée sur ce principe et datée du 8 novembre 1832 que lord Goderich adressait à sir John Colborne, dépêche qui a souvent été citée. Elle dit qu'il ne faut pas empêcher le peuple d'élire librement ses représentants ou de se gouverner à sa guise.

Il y a quelque temps, le ministre des Chemins de fer déclarait, à Montréal, qu'un jour viendra peut-être où nous pourrons élire notre gouverneur. Il s'est dérobé lorsque quelqu'un a nié cette assertion. Ce mouvement était inutile, car ce ne serait pas la première fois. En 1756, l'empire britannique était beaucoup plus puissant qu'aujourd'hui. La Grande-Bretagne avait fait la conquête des colonies de toutes les nations européennes. Le Canada, le Cap de Bonne-Espérance, l'Inde, tous les coins désirables de l'univers nous appartenaient. Les Etats-Unis étaient alors des colonies heureuses et florissantes. La renommée de l'empire britannique était dans toutes les bouches.

Nous parlons d'autonomie, et pourtant ces colonies jouissaient d'une plus grande somme d'autonomie que nous. Elles possédaient un gouvernement représentatif, libre et autonome. C'étaient des démocraties libres. Le Rhode-Island et le Connecticut élisaient leurs propres gouverneurs. Le Rhode-Island, le Massachusetts et le Connecticut pouvaient rendre des lois que le gouvernement impérial lui-même ne pouvait pas modifier ni frapper de son veto.

Les lois sur la navigation établissaient la préférence interimpériale absolue. Cette préférence allait jusqu'à réserver le transport des denrées coloniales aux bâtiments anglais, y compris les bâtiments construits dans les colonies, cela va sans dire. Le monopole de la fabrication de la laine, du fer en barres (1719), des chapeaux de feutre (1732), des mélasses (1733) et des fours à chauffer l'acier était attribué à la Grande-Bretagne. C'est grâce au commerce et aux richesses que ce système lui valut que la Grande-Bretagne a pu, à elle seule, affronter et anéantir les flottes réunies de tout l'univers et sortir victorieuse de la guerre de Sept-Ans.

La politique d'un empire subvenant à ses propres besoins a prédominé, tant en Grande-Bretagne que dans ses colonies. Celles-ci ne se faisaient pas prier pour contribuer à la défense impériale. En 1741, trois mille habitants des colonies ont pris part à la glorieuse victoire de Carthagène sous l'amiral Vernon. Pendant la guerre de Sept-Ans, 25,000 habitants des colonies ont porté les armes. A cette époque-là, les colonies ont fourni à la marine plus de 400 vaisseaux de guerre. La Pennsylvanie et les autres colonies ont dépensé des millions de dollars pendant cette guerre. En 1756, la fidélité des colonies n'était pas mise en doute. En 1776, cette grande fédération impériale qui était plus avancée que l'empire d'aujourd'hui fut brisée et demembrée. Ceux qui étudient l'histoire vous diront que ce résultat doit être attribué au manque d'un homme d'Etat assez puissant et influent pour établir une forme de gouvernement qui aurait permis à un exécutif vigoureux composé des représentants de l'empire de concilier les tendances particularistes ou provincialistes de ses différentes parties.

Je suis d'avis que, si on le lui avait permis, et si la législation, la bêtise humaine et les passions n'avaient pas précipité la crise, Franklin aurait réussi à dénouer la situation. Mais le stigmate trompeur d'un habitant des colonies a empêché le peuple anglais de prêter l'oreille à ses conseils, et, lorsque l'écroulement s'est produit, Franklin a été obligé de faire cause commune avec ses frères des colonies et il a montré à l'univers, en fondant la constitution américaine, si la Grande-Bretagne avait seulement pris l'avis et les conseils des habitants des colonies pendant la crise. La même crise devra se produire de nouveau dans l'empire; je me demande si elle n'existe pas déjà. La théorie des impôts prélevés sur ceux qui ne sont pas représentés devra venir en conflit avec le patriotisme et l'impérialisme trop zélés. Et nous, dont dépendent, jusqu'à un certain point, les destinées de l'empire, nous devrions étudier la période de son histoire

qui a précédé la révolution américaine afin de mieux nous préparer au sort qui nous attend dans un empire uni et plus puissant. Les leçons du passé se trouvent dans ces pages obscures et enténébrées, dans ces feuillets usés et déchirés qui contiennent le récit des événements les plus tristes de l'histoire de l'empire.

Monsieur l'Orateur, si vous me demandez pourquoi je fais allusion à cette époque malheureuse, je vous dirai que c'est parce que je suis hostile au présent bill concernant la marine. Le premier ministre d'Australie a déclaré qu'il est temps d'écrire une autre page de l'histoire; nous aussi, nous avons trouvé un autre feuillet et qu'y inscrirons-nous? Est-ce que ce sera le mot fatal de "séparation", car cette flotte indépendante est synonyme de séparation en fin de compte? Mieux vaut ne rien faire que de mettre ce pays aux prises avec la mère patrie au sujet de la fatale doctrine: pas d'impôts sans représentation. Pourquoi ne pas dire la vérité à la métropole? Pourquoi ne pas déclarer à ce ministère chancelant d'Angleterre qu'avant que nous puissions étudier sans danger un projet de participation à la défense impériale, d'autres questions plus importantes devront être réglées, et que, lorsqu'il sera temps de songer à établir de nouveaux rapports entre les colonies et l'empire, bien que la communauté du sang et des idées puisse lier deux peuples ensemble aussi fortement que des chaînes de fer, chacun d'eux devra comprendre que ses avantages matériels et ses privilèges dépendent de cette union?

L'empire n'est pas perdu, tant s'en faut. Grâce aux efforts du plus grand diplomate qui ait existé dans l'empire britannique, M. Joseph Chamberlain, l'une des plus grandes parties de la Grande-Bretagne, pleinement d'accord avec les colonies, élabore un projet qui tend à augmenter la solidarité au point de vue matériel et commercial. L'avenir de l'empire doit reposer sur une base pratique. Ne commettons pas de nouveau les fautes de 1776, en adoptant cette politique concernant la marine, ce bill qui nous ferait faire un pas en arrière.

L'une des raisons invoquées à l'appui du présent bill, c'est que nous ferions quelque chose pour nous-mêmes et aussi pour l'empire, et qu'on ne pourrait plus nous reprocher d'être aux crochets de la mère patrie.

Examinons cet argument à un point de vue d'affaires. Faisons les comptes. Ce serait manquer de respect envers nous-mêmes, que de rester sous le coup de l'accusation que nous ne fournissons pas notre part. Evitons tout sentiment dans une question d'affaires.

Je tiens à la main une copie de l'annuaire de la Ligue navale, qui contient le programme de cette ligue. L'article 2 de ce programme en faveur d'une aide navale

place la question sur le terrain des affaires; il dit que l'objet de la ligue est:

Convaincre tous les contribuables et tous les hommes politiques qu'une dépense judicieuse pour la marine est, pour la nation, l'assurance ordinaire qu'aucune personne sensée ne se plaint de payer dans ses affaires particulières pour se protéger contre les risques de quelque nature qu'ils soient.

Voyons quels sont les risques. J'ai ici un tableau du registre des Lloyds qui donne le tonnage de la marine marchande du monde, pour les navires de plus de 100 tonneaux. Je donnerai seulement le tonnage des bateaux à vapeur, vu que le tonnage des voiliers est maintenant insignifiant:

Tableau des bateaux à vapeur au-dessus de 100 tonneaux dans les registres des Lloyds en 1909.

Nation.	Tonnage.
Angleterre	17,702,714
Allemagne	3,989,046
Etats-Unis, lacs et mers	3,662,332
France	1,445,976
Norvège	1,338,423
Japon	1,150,858
Italie	961,132
Hollande	904,536
Russie	760,785
Suède	774,288
Autriche	744,676
Espagne	686,875
Danemark	677,098
Belgique	268,459
Brézil	222,110
Turque	112,849
Chili	106,857
Portugal	69,878
Total	35,478,872

De ce tonnage de 35,478,872 pour bateaux à vapeur, l'Angleterre en possède près de 50 p. 100. Diverses autorités portent le tonnage canadien des bateaux à vapeur de plus de 100 tonneaux à 200,000 tonneaux, et en déduisant nos bateaux des lacs il reste 100,000 tonneaux sur l'océan. En d'autres mots notre tonnage comparé au tonnage anglais, est de 1 à 177. Si nous prenons le chiffre approximatif de la valeur des navires marchands anglais et de ce qu'ils rapportent, nous comprendrons la raison de cette dépense énorme pour la marine anglaise au point de vue seul de l'assurance, et nous trouverons que c'est une des industries qui rapportent le plus grand profit à l'Angleterre et qui contribue le plus à la richesse extraordinaire et aux revenus de ce pays. L'Angleterre perçoit des taux sur la moitié des marchandises transportées sur l'océan.

La valeur de la marine marchande de l'Angleterre qui est d'environ à 17,702,714 tonneaux s'élève à $50 le tonneau a un total de $885,135,700. Dans un récent discours, M. Lloyd-George a dit que les profits nets de la flotte commerciale de l'Angleterre étaient de £500,000,000 par année.

mais d'après les chiffres que j'ai donnés, on peut considérer cette estimation comme basse. Les recettes brutes atteindraient conséquemment facilement 1,000,000,000 de louis ou $5,000,000,000. Les recettes de cette flotte sont 21 fois plus grandes que les recettes totales du chemin de fer Pacifique-Canadien et tout le revenu du gouvernement fédéral. La marine anglaise a coûté l'année dernière approximativement 35,000,000 de louis ou 2 louis pour chaque tonneau de marine marchande.

Le bill naval du Gouvernement propose de dépenser $16,000,000 pour commencer, et virtuellement $7,000,000 par année, ce qui d'après moi, est un taux d'assurance assez élevé. Je ferai remarquer aussi que la moitié de notre commerce avec l'étranger est transporté sur des navires étrangers, et en parlant ainsi je me place seulement au point de vue des affaires, et je n'attaque aucunement la suprématie incontestée de l'Angleterre sur la mer. L'annuaire statistique nous donne un total de 3,504 navires qui ont touché à nos ports l'année dernière, et sur ce chiffre, 969 seulement étaient anglais, de sorte que tout notre commerce avec l'étranger n'est pas transporté sur des navires anglais. Les chiffres ci-dessus parlent éloquemment en faveur de l'encouragement qu'il faudrait donner à une grande flotte commerciale canadienne. Ils nous disent aussi que notre part dans la marine devrait être à un point de vue d'affaire, de $1,000,000 par année. Je dis donc, monsieur l'Orateur, au point de vue des affaires, que nous ferions bien, vu le danger que court notre commerce avec l'étranger et pour payer à l'avance nos assurances, d'employer notre argent, ainsi que le propose mon honorable chef, à acheter deux Dreadnought qui coûteraient approximativement entre $18,000,000 et $20,000,000. La vie d'un Dreadnought est d'environ 20 ou 25 ans, de sorte que par cette contribution, nous payerions nos assurances pour les prochains vingt ans.

Je ne vois aucun mal à faire ce présent. Au point de vue des affaires, ce serait une bonne spéculation et l'assurance ne nous coûterait pas autant que celle que le Gouvernement nous demande par son bill de payer. Ce serait un moyen honorable pour nous de nous acquitter envers l'Angleterre de la dette que nous lui devons pour le grand service national qu'elle nous rend et qui, plus est, cela ne nuirait pas au développement possible industriel de notre pays, et nous empêcherait en même temps d'intervenir d'aucune manière dans la politique de l'Angleterre dans le monde entier.

La marine proposée par le Gouvernement coûtera $15,000,000 et avec les intérêts $20,000,000; elle nous coûtera ensuite annuellement $7,000,000 pour l'entretien, et il faudra la renouveler tous les dix ans, parce que la vie des croiseurs ou des torpilleurs n'est en moyenne que de sept ans.

Leurs parties sont si compliquées que chaque année il faut dépenser la moitié du coût pour les entretenir. A part cela, un grand nombre de Canadiens seront enlevés à leur emploi industriel, paisible. Où allons-nous trouver ces hommes, lorsque nous n'en pouvons pas trouver pour notre milice, dans laquelle la paie est plus élevée que dans aucune armée du monde. Un rapport déposé récemment sur le bureau de la Chambre montre que 20 p. 100 seulement des soldats dans notre milice active sont Canadiens. Certainement la voix de la raison nous dit: Tenez-vous en dehors de cette affaire de la marine, et à part toute question de sentiment, il serait moins coûteux, beaucoup mieux et plus honorable pour nous de payer notre dette en donnant aujourd'hui deux Dreadnought à l'empire. En proposant cela, je suis d'accord avec l'amendement de mon honorable ami, le chef de l'opposition.

On a dit en faveur de ce bill qu'il encouragerait la construction des navires au Canada et l'honorable député de Pictou (M. A. M. Macdonald) a cité mon discours de l'année dernière pour prouver que je favorisais la proposition du Gouvernement comme étant de nature à encourager la construction des navires. J'ai dit que nous devrions commencer par construire des navires marchands, et que nous pourrions aller plus loin et construire des torpilleurs et des navires de guerre de petite dimension. Il n'est rien survenu depuis pour changer mon opinion à cet égard. Je dois dire cependant que nous ne pourrons jamais devenir une grande nation maritime en adoptant la politique que le Gouvernement propose. La vérité est que le Gouvernement fait fausse route; il ne prend pas le chemin qui nous conduira au succès.

Prenons par exemple le Japon, et nous verrons que le Gouvernement canadien aujourd'hui ne propose pas de faire ce que le Japon a fait, mais exactement ce que les Américains font; il propose de commencer la pyramide par le haut. Pourquoi l'Allemagne vient-elle aussitôt après l'Angleterre au point de vue de la marine marchande? Pourquoi les Etats-Unis sont-ils au pied de la liste, et pourquoi le Japon est-il bon quatrième. Je veux expliquer à cette Chambre que si les Etats-Unis sont au pied de la liste, c'est parce qu'ils ont commencé leur marine et de commerce et de guerre, en construisant la marine de guerre la première, et si le Japon n'a pas seulement une grande marine marchande, mais possède aussi une grande marine de guerre, c'est qu'il a commencé par construire sa marine marchande d'abord. Le tonnage de la marine marchande des Etats-Unis aujourd'hui, en déduisant le tonnage des vaisseaux sur les lacs et rivières, est

d'environ 939,000 tonneaux, tandis qu'en 1810 le tonnage de ce même pays était de 981,000 tonneaux, soit une légère diminution dans les cent ans.

En 1861, le tonnage américain était de 2,500,000 tonneaux et il doit être survenu certainement quelque chose dans l'intervalle pour nuire à l'industrie de la construction d'une marine marchande aux Etats-Unis.

Quelle est l'histoire du Japon sous ce rapport? En 1894, le tonnage japonais n'était que de 200,000 tonneaux, le même chiffre que le nôtre aujourd'hui, mais la marine marchande du Japon a augmenté rapidement, et elle est aujourd'hui de 1,486,000 tonneaux, et elle est la maîtresse du commerce sur l'océan Pacifique. Ce résultat a été obtenu parce que le gouvernement a accordé une subvention et une prime pour les navires construits au Japon; la subvention étant accordée pour la construction de navires marchands, et aussi pour leur exploitation sur la mer. L'année dernière, le gouvernement japonais a payé $6,500,000 en subventions à sa marine marchande et à ses constructeurs de navires. Le gouvernement donne une certaine somme par tonneau construit au Japon, et aussi une subvention annuelle aux navires qui sont construits au Japon et naviguent entre le Japon et un pays étranger. L'année dernière, ainsi que je l'ai dit, le Japon a dépensé $6,500,000 en subventions, et l'année dernière le Canada a payé plus de $2,000,000 en subventions maritimes laquelle somme avec celle de $6,000,000 annuellement que nous nous proposons de dépenser pour cette marine formera un total de $8,000,000 par année que nous dépenserons et cependant nous n'aurons ni marine marchande ni marine de guerre.

Il n'a fallu que quinze années environ au Japon pour construire la grande marine qu'il possède aujourd'hui. On a commencé par créer de petits chantiers de navires. On a commencé par construire des navires marchands, et graduellement on a construit des torpilleurs et des croiseurs, et aujourd'hui le Japon peut construire ses propres Dreadnought, fabriquer les plaques, les poutres, les courbes, les armures, les machines, et les canons. La raison en est que le Japon s'y est pris d'une manière raisonnée et d'après les méthodes d'affaire. Un seul chantier emploie neuf mille hommes ce qui nous donne une idée des proportions énormes de cette industrie dans ce pays. La même chose est arrivée en Allemagne.

En 1885, l'Allemagne n'avait ni marine marchande, ni marine de guerre. Le gouvernement allemand adopta un système de subvention, et le résultat fut que le tonnage allemand qui était alors de 300,000 tonneaux vient en deuxième lieu aujourd'hui après celui de l'Angleterre. Nous savons tous que depuis 1885 les Allemands ont réussi, non seulement à établir la construction des navires d'une façon substantielle, mais aussi à construire des grands navires aussi bien que l'Angleterre, en autant que leurs ressources en matériaux et accessoires le permettent. L'Allemagne peut construire ses propres navires, fabriquer son acier, manufacturer les armures et les canons. Le Japon, par la sage politique qu'il a adoptée, n'est pas le seul maître sur l'océan Pacifique.

Les Allemands se sont élevés aussi, sous ce rapport, à une hauteur telle qu'ils ont attiré l'attention de la Grande-Bretagne. A nous de considérer, puisque nous devons dépenser une aussi forte somme de l'argent du pays pour une marine, si nous ne devrions pas adopter un programme comme celui qui a été suivi avec tant de succès par ces deux nations, plutôt que le programme adopté par les Etats-Unis, dont les leçons de l'expérience ont fait voir l'inefficacité. En diverses occasions les Américains se sont efforcés de faire adopter un programme analogue à celui des Allemands et des Japonais; mais leurs énormes dépenses pour la marine, considérées comme inutiles par une foule de gens, ont empêché l'adoption d'un pareil programme. La France a aussi adopté pour programme de subventionner la construction et l'utilisation des navires. En 1891, la marine marchande de la France s'élevait à 300,000 tonneaux, tandis qu'aujourd'hui, elle s'élève à 1,300,000 tonneaux. La Norvège a aussi adopté récemment le système des subventions. Un bill à l'effet de subventionner les navires a été, à maintes reprises soumis au congrès des Etats-Unis et il a été rejeté à cause des fortes sommes que le peuple américain est obligé de payer pour sa marine. Le résultat en est que le tonnage des Etats-Unis était virtuellement aussi élevé en 1810 qu'il l'est aujourd'hui. Il y a actuellement devant le congrès des Etats-Unis un bill ayant pour but d'établir une subvention pour la construction de ces navires, lesquels devront, aux termes de la loi, être de rapides navires marchands, dont la vitesse devra être à peu près égale à celle de nos croiseurs canadiens. Ils devront avoir une capacité de tonnage considérable, et une fois subventionnés l'on s'attend à ce qu'ils établissent des lignes entre les Etats-Unis, le Brésil, l'Argentine, la Chine et la Nouvelle-Zélande. Ces navires transporteront des marchandises. Ils auront des plates-formes sur lesquelles on pourra monter des canons aussi puissants que ceux que l'on pourra monter sur les croiseurs canadiens. Ce sera donc, non seulement des navires marchands de la classe la plus moderne, mais des croiseurs égaux aux nôtres sous le rapport de la vitesse et de l'armement. Je crois qu'il serait sage de la part du Gouvernement de considérer l'opportu-

nité d'adopter un programme de ce genre. Le cultivateur canadien, lorsqu'il se défait de sa paire de bœufs, va acheter un bon attelage de chevaux propres à tous les services. Il n'établit pas une écurie de course. En mettant à exécution son programme naval, c'est ce que le Gouvernement devrait faire, vu que des croiseurs construits d'après ces devis, pourraient transporter nos produits dans la mère patrie en temps de paix et en temps de guerre, ils feraient la même chose, et ils auraient en même temps des canons pour combattre les croiseurs ennemis. Les honorables membres de cette Chambre savent que je suis fortement intéressé à la construction des navires.

Je comprends qu'il serait très avantageux pour les Provinces maritimes de retrouver la grande industrie de la construction des navires qu'elles avaient il y a 25 ans, lorsque le Canada venait en quatrième lieu parmi les pays du monde produisant le plus fort tonnage océanique. Le programme adopté par le Gouvernement actuel n'est pas basé sur les principes qui doivent régir les affaires, et s'il est adopté il entraînera une dépense telle que nous n'aurons jamais en ce pays une industrie de la construction des navires établie sur des bases commerciales comme celle des autres nations. Afin de construire une flotte, vous pouvez établir des chantiers de navires et des cales de radoub, mais lorsque vous aurez construit trois ou quatre navires, que ferez-vous? Vous n'aurez plus rien à faire, et les hommes qui seront venus de Glasgow, de Belfast et de la Tyne, et qui auront construit ces navires avec des matériaux étrangers, n'auront rien à faire. Les poutres viendront de la Grande-Bretagne, les plaques de l'Allemagne et des Etats-Unis, les machines de Glasgow, les canons, de Birmingham, et lorsque vous aurez fini, qu'arrivera-t-il? Vos chantiers n'auront plus rien à faire. Les canons et les machines représenteront environ la moitié du coût, et le blindage environ 25 p. 100, ce qui laissera environ 25 p. 100 à partager entre les matériaux pour la coque et le travail d'assemblage.

Et je dis que tout ce que le peuple canadien aura dans la construction de cette flotte sera environ 15 p. 100. Je ne crois pas que ce soit là une bonne affaire. Le bon moyen d'établir l'industrie de la construction des navires est de l'établir sur une base commerciale. Si vous l'établissez en donnant une subvention, disons de $8 par tonneau, sur les navires construits au Canada, et si vous réservez vos subventions postales et de navires pour les navires construits au Canada, vous trouverez facilement des Canadiens prêts à placer leur argent dans l'entreprise et à en assurer le succès. Vous verrez bientôt cette industrie établie sur une base solide et vos chantiers de navires fourniront toujours du travail en abondance aux artisans. Puis s'il devient nécessaire de construire des torpilleurs, par exemple, et de petits contre-torpilleurs, vous aurez des ouvriers ayant l'entraînement requis pour faire le travail rapidement et efficacement. Lorsque cette industrie sera établie sur des bases solides, vous trouverez aussi dans le pays des établissements prêts à entreprendre la fabrication des matériaux nécessaires. La "Dominion Iron and Steel Co", a grand laminoir pour la fabrication de plaques, mais elle l'a remisé sous un hangar, parce que, dans les conditions actuelles, elle peut laminer en un mois toutes les plaques dont on se sert au Canada durant un an. Mais si vous adoptiez un programme sérieux de ce genre, elle aurait bientôt fait de monter son laminoir et, en peu de temps, non seulement elle laminerait toutes nos plaques, mais pourrait fournir toutes les machines nécessaires, et le temps ne serait pas éloigné où nous fabriquerions nos plaques de blindage, parce que le nickel qui entre dans les plaques de blindage du monde entier vient du Canada.

Nous pourrons aussi fabriquer nos propres canons et même soumissionner pour la construction des navires de guerre de la marine britannique. Le Gouvernement devrait considérer ceci très sérieusement. S'il adopte le programme qu'il préconise actuellement, le Canada se verra privé d'ici à vingt-cinq ans de toute perspective de progrès, en tant qu'il s'agit de la construction des navires et les Provinces maritimes se verront frustrées durant la présente génération, de tous l'espoir qu'elles ont pu avoir sous ce rapport. C'est là un résultat que nul patriote canadien ne désire. Ce que chacun désire, c'est de voir établir l'industrie de la construction des navires dans les Provinces maritimes, parce que pareille industrie donnera l'essor à l'agriculture et à toutes les autres exploitations des ressources du pays. Cela amènera en outre une grande affluence de population qui, au lieu de venir ici de Glasgow et des autres centres de construction de navires, et de s'en retourner une fois le navire construit—vu que le voyage de retour dure quelques jours à peine, s'établira ici, parce qu'elle y trouvera du travail en abondance durant toute l'année, et formera ainsi un appoint important à notre population. Mais, au lieu de cela, le Gouvernement propose d'établir la marine sur des bases si peu solides que nul député des Provinces maritimes ne peut avoir raison de l'appuyer.

J'arrive maintenant à un autre point, qui est le commandement de la marine. La Chambre sait que le commandement en chef a été enlevé au roi et confié au premier ministre du Canada, car c'est bien cela que signifie un décret de l'exécutif. Lorsque cette question a été soulevée à la

conférence, le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) a cité l'acte concernant la milice. J'aimerais à m'occuper de cet acte et à démontrer ce qu'on en a fait. On dit que l'acte concernant la milice ne permet pas à nos troupes canadiennes d'être employés à la défense de l'empire en dehors du Canada. On a redit cela en mainte occasion. Qu'il me soit permis de dire que l'ancien acte permettait à nos troupes de servir en dehors du Canada, et que le nouvel acte le permet aussi.

Avant d'aller plus loin, qu'il me soit permis de dire un mot à la Chambre au sujet de notre milice et de nos affaires militaires. Examinons un instant l'histoire et nous aurons peut-être une idée de ce qui est au fond de ce bill de la marine et des résultats qui pourront en découler. En Angleterre, la milice était à l'origine un effectif parlementaire. Elle a été établie avant le temps de Cromwell, mais l'armée fut réorganisée en 1660 lorsque Charles II arriva au trône.

On lui alloua une petite armée permanente, et le même acte qui établissait l'armée permanente établissait une milice, et confiait au souverain le commandement de cette milice. Deux ans plus tard, ayant présente à l'esprit la menace de l'armée permanente, le parlement de la Grande-Bretagne déclarait que le roi était l'officier suprême de la milice, et un autre article donnait le commandement de cette milice aux lords-lieutenants des comtés. Bien qu'il fût déclaré en substance que le roi était commandant en chef, il ne l'était pas de fait, parce que le commandement de la milice britannique était confié aux lords-lieutenants des comtés qui recevaient leurs ordres du Parlement. Il en fut ainsi jusqu'au règne de la reine Victoria, alors qu'on adopta une loi confiant à la reine personnellement le commandement de la milice et de l'armée permanente. C'était l'acte en vigueur lors de l'établissement de la Confédération. Si quelqu'un veut se donner la peine de remonter au temps où le parti conservateur était au pouvoir en ce pays, s'il veut consulter les Statuts revisés de 1884, il constatera que le commandement en chef appartenait au souverain personnellement. Le député de Jacques-Cartier, (M. Monk) dans son discours, parlant des relations du souverain avec la milice, a exprimé les idées de l'ancien acte. Il a fait erreur. Il s'est produit un grand changement dans les relations de la milice du Canada avec la couronne. L'article 3 de cet acte, de l'acte de 1886 dit:

> Le commandement en chef des milices de terre et de mer et de toutes les forces militaires et navales du Canada est confié à la reine, et sera exercé et administré par elle personnellement ou par le Gouverneur général comme étant son représentant.

La Chambre remarquera l'expression "forces navales" dans cet article, ainsi que le fait que le commandement est personnel et non législatif. Or, l'article 4 des Statuts refondus de 1906, dit:

> Le commandement en chef est déclaré devoir continuer à être confié au roi et sera exercé et administré par Sa Majesté ou par le Gouverneur général comme étant son représentant.

L'un des articles décrète positivement, l'autre est purement déclaratif, et, ce qui est plus, le commandement des forces navales est complètement retranché. Pourquoi? Songeait-on à cette marine indépendante lorsque l'acte de la milice a été amendé en 1904? Cet amendement a-t-il été préparé en vue de ce que nous avons maintenant? Cela semble avoir été fait à dessein. Jusque-là, le roi semble certainement avoir été élagué. Prenons maintenant l'article qui traite de l'appel de la milice sous les armes, car c'est réellement là l'article exécutoire du statut. L'article 79 de l'acte dit:

> Sa Majesté peut appeler la milice, en tout ou en partie pour le service actif soit dans les limites du Canada, soit en dehors du Canada, en tout temps lorsqu'il semble opportun de le faire pour cause de guerre, d'invasion ou d'insurrection, ou qu'il y a danger de l'une ou de l'autre, et les miliciens, lorsqu'ils seront ainsi appelés continueront à servir durant au moins un an à compter de la date de leur appel en service actif, s'ils sont requis de le faire, ou durant un plus long terme approuvé par Sa Majesté.

Voilà, monsieur l'Orateur, l'acte qui était en vigueur lorsque nos soldats sont allés dans l'Afrique-sud. Nonobstant tout ce qu'on a dit à l'encontre, le roi avait alors le pouvoir d'appeler les régiments de milice sous les armes pour le service à l'étranger et pour les besoins de la défense impériale.

La couronne pouvait convoquer la milice en tout temps pour prendre du service n'importe où. La nouvelle loi est différente. Le Gouvernement actuel qui n'est pas un gouvernement tory a confié ce devoir également aux ministres anglais. Etudions la nouvelle loi et voyons ce qu'elle dit à ce sujet et nous arriverons à comprendre la différence appréciable qui existe.

L'article 69, S.R.C., 1906, dit que:

> Le Gouverneur en conseil peut mettre la milice ou toute partie de la milice en service actif partout dans le Canada et en dehors du Canada, pour la défense de ce dernier, en quelque temps que ce soit, où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances bien critiques.

Vous comprendrez, monsieur l'Orateur, que la loi de 1904 et la même loi revisée de 1906 n'ont pas seulement enlevé au roi le commandement de la milice, mais a supprimé encore l'autorité qu'avait la couronne d'ordonner que la milice prenne du service actif. Elles font exactement ce que la loi

de 1662 avait fait, dans un autre genre avec Charles II. Si le roi est régulièrement le chef de notre milice, la seule autorité qui puisse ordonner que la troupe fasse du service actif, c'est un décret en conseil. En d'autres termes, le premier ministre a usurpé les fonctions et prérogatives de Sa Majesté. La même idée se retrouve dans ce bill naval. Quel besoin y avait-il d'enlever au roi le commandement personnel de la milice? Y a-t-il une nécessité qui exige que le roi soit dépossédé du commandement personnel de cette marine? Sa Majesté n'a donné aucun signe prouvant qu'il cherche à devenir un monarque absolu plutôt qu'un roi constitutionnel. Rien n'indique que la population de notre pays sera privée par la couronne ou les lois britanniques de ses lois et de ses institutions ou de cette liberté plus grande qu'aucun autre pays faisant partie de nos possessions n'en possède et qui lui est accordée en vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Voyons s'il n'y a pas autre chose. Cette politique séparatrice est-elle allée plus loin? Nous constatons dans la vieille loi de la milice l'article suivant:

L'article 78 dit:

L'officier commandant tout district ou division militaire, ou l'officier commandant tout corps de milice actif peut dans toute éventualité imprévue d'invasion ou d'insurrection ou d'appréhension imminente de l'un ou l'autre de ces dangers appeler, en tout ou en partie la milice placée sous son commandement jusqu'à signication du bon plaisir de Sa Majesté, et la milice ainsi appelée par son officier commandant doit se conformer immédiatement aux ordres qu'elle en recevra et se diriger sur toute localité dans ou hors les limites de son district ou de sa division qu'il désignera.

C'était, monsieur l'Orateur, une disposition très sage qui permettait à l'officier commandant d'appeler ses hommes en cas d'invasion ou d'insurrection pour prendre l'initiative de préserver le statu quo et d'attendre les ordres de son souverain. Mais, je cherche en vain dans la loi nouvelle une disposition semblable. Elle ne s'y trouve pas et pourquoi l'a-t-on fait disparaître? Sa disparition a-t-elle été un autre pas en avant dans le programme de la séparation, quand on pourra faire établir par les civils et les clubs politiques une nouvelle constitution débarrassée de cette justice tyrannique anglaise et des garanties britanniques? Quel est le résultat de ces intrigues relatives à la loi de la milice et au pouvoir exécutif du roi? Rendons-nous en compte. La seule autorité qui existe maintenant au Canada pour convoquer la milice, c'est un décret du conseil. Les officiers commandants ne peuvent plus s'opposer à une insurrection au nom du roi. Cinq cents hommes résolus et armés, sous la conduite d'un chef audacieux pourraient s'emparer de la personne du Gouverneur général et des membres loyaux du cabinet dans cette ville et pourraient facilement annuler la constitution et proclamer que le Canada est un royaume distinct ou une république ou une dictature. C'est un fait extraordinaire, mais il n'en est pourtant pas moins vrai. L'ancienne loi prévoit que le roi ou les officiers commandants de corps pourraient appeler, dans une occasion semblable, les troupes pour protéger le Parlement et l'autorité de la couronne. Si le conseil est fait prisonnier, s'il refusait par connivence ou pour tout autre motif de convoquer la milice, dans une semblable occasion, pour défendre la constitution, qu'arriverait-il? Rien. Les révolutionnaires auraient le contrôle absolu. Si un officier commandant appelait ses hommes de milice pour s'opposer à la séparation, il pourrait être considéré comme rebelle et fusillé et la loi telle qu'elle existe aujourd'hui ne lui accorderait pas les droits d'un belligérant bien qu'il veuille défendre le statu quo ou la dignité de la couronne. Tout a été disposé pour pouvoir faire un coup d'état. Pourquoi? Les honorables députés peuvent faire profession de loyauté. Ils peuvent se revêtir de la peau du lion britannique et crier leur loyauté jusqu'à en devenir aphones. Mais le pays a raison de leur demander pourquoi l'autorité de la couronne britannique, la garantie de notre constitution ont disparu de la loi de la milice et aujourd'hui de la force navale? C'est une question qui mérite qu'on y réponde. C'est une question que chaque Canadien paisible devrait poser: Pourquoi d'aussi grands changements relativement à la couronne britannique ont-ils été introduits dans la milice sans aucune discussion et sans qu'on ait donné des explications complètes? Cela devrait suffire pour empêcher de voter ce bill.

Pourquoi l'autorité du roi a-t-elle été usurpée par un décret du conseil ou en d'autres termes par le premier ministre? Cette marine sera-t-elle une marine royale ou un autre instrument sous le contrôle absolu du premier ministre? Où s'arrêtera cette ambition? Nous avons une milice Laurier. Nous allons maintenant avoir une marine Laurier. Permettez-moi d'avertir le premier ministre qu'il n'y a qu'un pas du Capitole à la roche Tarpéienne.

Au cours de ce débat, on a fait allusion à la question des garanties. Il n'y a pas de doute que quelques garanties ont été accordées par l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Examinez quelle était la situation du pays à l'époque. Il était déchiré par les dissensions et l'agitation, et il était menacé d'une invasion venant du Sud. Toutes les régions du pays avaient atteint ce degré d'agitation politique où les affaires sont suspendues et quelque chose doit être fait. Le 10 octobre 1864 la conférence de Québec se réunit et dura

huit jours. Durant cette conférence on rédigea la charte de nos libertés. Les différentes provinces représentées à cette conférence échangèrent des garanties relativement aux droits de la religion de la minorité, des garanties relatives à la langue, des garanties à propos des propriétés et du commerce. Toutes ces garanties furent introduites dans la constitution adoptée en 1864. Maintenant, monsieur l'Orateur, quand ces garanties eurent été adoptées, il fut nécessaire de savoir si le gouvernement britannique consentirait à leur donner son assentiment et, à une réunion qui eut lieu en Angleterre, des garanties furent aussi échangées entre les représentants du Canada et ceux de la couronne anglaise. J'ai sous les yeux un rapport rédigé par les grands hommes de cette époque, les hommes dont les noms ont du retentissement, non seulement dans les conseils du parti libéral, mais aussi dans ceux du parti conservateur. Les hommes qui ont signé ce rapport étaient l'honorable G. Brown, un réformiste bien connu; sir John A. Macdonald, sir Georges-E. Cartier, A. T. Galt. La question de la défense a été discutée à Londres à cette conférence et on déclara dans ce rapport ce que ferait le Canada relativement à la défense. Je me permettrai d'ennuyer la Chambre en lui lisant une ou deux phrases de ce rapport:

> Nous avons exprimé, au nom du Canada le désir que ce projet de défense de toutes les parties de la province soit pris comme la base d'une entente et qu'une discussion complète et franche ait lieu quant au coût qui devrait être payé respectivement par les finances impériales et provinciales.
>
> Nous avons exprimé le vif désir du Canada de continuer les relations qui existent avec la Grande-Bretagne et son consentement complet à une contribution à la défense de l'empire qui sera aussi large que possible en hommes et en argent.

C'est l'engagement que le Canada a pris envers la Grande-Bretagne à l'époque de la Confédération quand l'Angleterre a consenti à adopter la loi de la Confédération. Qu'a fait l'Angleterre? La Grande-Bretagne a donné au Canada l'assurance suivante:

> Il sera très agréable à un grand nombre de sujets dévoués de Sa Majesté, dans l'Amérique anglaise, dont les craintes ont été éveillées par le langage trop souvent entendu dans ces dernières années, relativement au lien colonial, que nous avons reçu des ministres de Sa Majesté l'assurance que le gouvernement britannique reconnaît l'obligation de défendre chaque partie du Canada avec les ressources dont il dispose.

J'ai des idées particulières sur cette question des garanties et je crois que nous devrions aller très lentement et ne pas nous lancer trop vite quand il se soulève au Canada une question qui tend à modifier les

garanties échangées entre les provinces ou entre le Canada et la couronne britannique. Il est préférable que nous maintenions le statu quo plutôt que de nous lancer sans raison dans des modifications. Les garanties sont sacrées. Les ministres de la couronne n'autoriseront pas un appel au peuple. Ils n'ont pas reçu un mandat du peuple sur cette question navale qui, suivant moi, comporte certainement un changement dans notre politique et l'adoption d'une nouvelle politique, la possession d'une flotte indépendante. S'ils nous refusent le privilège d'aller devant le peuple pour discuter cette question, alors le moins qu'ils puissent faire serait de suivre l'idée de l'honorable député de Jacques-Cartier et de soumettre cette question très importante et très sérieuse à l'appréciation du peuple. Mon chef a fait la même proposition. On ne devrait pas mettre de côté aussi légèrement les garanties qui ont été échangées à l'époque de la Confédération. Je suis persuadé que la population de l'Ontario est aussi désireuse de maintenir la constitution établie à la suite de la conférence de Québec, c'est-à-dire l'acte de l'Amérique britannique du Nord, qu'aucune autre partie du Canada et, si les droits de la province étaient menacés, je serais le premier à élever la voix. Si cette marine n'affecte pas en réalité ma province, elle comporte certainement la question de la séparation de ce pays d'avec la mère patrie. A cette question, du moins en ce qui me concerne, il n'y a qu'une seule réponse à faire et cette réponse est: non.

Si la résolution de l'honorable député de Jacques-Cartier n'entre pas dans la discussion des conséquences importantes qu'elle comporte, comme la contribution, par exemple, elle traite particulièrement de ce bill et, dans l'intérêt de la Chambre, je lirai et examinerai cette résolution, pour nous permettre de savoir un peu mieux si nous devons, oui ou non, lui accorder notre vote. Cette résolution, comme je l'ai déjà dit, ne parle que du bill qui est, après tout, la seule question qui nous occupe. La résolution de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a été proposée par lui comme un sous-amendement ou un amendement substitué. Quiconque comprend les règles de la procédure, à partir d'une réunion d'écoliers jusqu'au Parlement, sait qu'un amendement à un amendement est un amendement à la motion principale. Cet amendement comporte trois principes:

> Tout en protestant de son inaltérable dévouement à la couronne britannique, cette Chambre est d'opinion que le projet de loi qui lui est présenté change les relations du Canada avec l'empire et devrait, en conséquence, au préalable, être soumis au peuple canadien pour en obtenir immédiatement son opinion par voie de plébiscite.

L'honorable député commence par affirmer l'inaltérable dévouement de cette Chambre à la couronne anglaise. Je ne trouve dans ma conscience aucune raison pour voter contre cette proposition. En deuxième lieu, l'honorable député déclare que, dans son opinion, le projet de loi soumis à la Chambre tend à changer les relations entre le Canada et l'empire. Tous ceux qui ont suivi le débat, surtout durant les deux dernières semaines, ont pu constater que c'est vers ce but que la discussion a été dirigée et certains orateurs de la droite n'ont pas craint de déclarer que l'objet ultime de cette loi sera d'amener la séparation entre le Canada et la couronne britannique. A titre de partisan de la constitution et d'admirateur de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, je ne puis pas prendre sur moi de dire "non" à cette deuxième proposition, étant intimement convaincu que ce bill tend, en réalité, à modifier les relations entre le Canada et l'empire et à amener la séparation.

Mon honorable ami affirme ensuite que le bill devrait être soumis au peuple pour obtenir immédiatement son opinion, au moyen d'un plébiscite. Plusieurs diront qu'un plébiscite n'est ni constitutionnel, ni conforme à l'esprit des institutions britanniques. Nous avons entendu des professeurs de droit constitutionnel traiter ce côté de la question et plusieurs de leurs arguments m'ont paru obscurs et embrouillés; mais quiconque a tant soit peu étudié l'histoire constitutionnelle de ce pays sait que notre constitution est, en grande partie, calquée sur la constitution américaine. Les pères de la Confédération se sont réunis en conférence à Québec et ont rédigé notre constitution. Ces hommes d'Etat comprenaient les constitutions et connaissaient le droit constitutionnel infinimement mieux que nous, et pourquoi? A cette époque, plusieurs pays possédaient des constitutions écrites. La France en avait eu une qui avait été déchirée quelques années auparavant par Napoléon III. Cavour avait établi une monarchie modérée en Italie. L'Espagne sortait des agitations d'une révolution et, à nos portes, les Etats-Unis, la guerre était engagée entre les droits des états et ceux du pouvoir fédéral, ce qui impliquait de graves modifications constitutionnelles.

Les pères de la Confédération étaient au courant de tous ces événements et se rendaient compte de l'importance de la tâche qui leur était confiée; l'acte de l'Amérique britannique du Nord qu'ils ont rédigé est, à mon avis, un des documents officiels les plus parfaits qui soient sortis d'un corps délibérant. Les pères de la Confédération connaissaient la question à fond; ils ont pris comme base que les membres du Parlement représentent le peuple; ils ont affirmé le principe du gouvernement représentatif. Les Etats-Unis ont aussi le gouvernement représentatif, et il n'y a pas un membre de cette Chambre qui prétendra qu'il ne représente pas son comté.

En Angleterre, c'est tout le contraire; la prérogative vient d'en haut; ici elle vient du peuple; nous avons la représentation basée sur la population.

Les Etats-Unis ont aussi une constitution écrite, comme nous, et quand il s'agit d'apporter un changement à la constitution, que fait-on? Cet amendement à la constitution est soumis au peuple au moyen d'un plébiscite.

Je considère qu'il serait sage de notre part de suivre cet exemple, surtout dans le cas actuel qui tend à apporter des changements importants dans nos relations avec l'empire. Les changements proposés peuvent avoir pour conséquence l'établissement sur ce continent d'un nouvel empire, le couronnement d'un autre roi.

On pourrait croire que nous n'avons aucun droit, que nous jouissons de moins de liberté qu'en Angleterre. Je demande à qui que ce soit si nous n'avons pas plus de libertés que l'Ecosse qui ne vote ni ses lois ni ses impôts.

Un DEPUTE: Ou l'Irlande.

M. CURRIE: Ou que la malheureuse Irlande, ou que l'Angleterre et le pays de Galles? Nous jouissons de plus de libertés ici, que dans aucun de ces pays, et cependant ce bill sur la marine semble nier ces libertés.

Je répète que je ne puis trouver dans ma conscience aucune raison pour voter contre le sous-amendement de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Je l'appuierai parce qu'il affirme un principe un grand principe que tous devraient approuver. Je voterai également en faveur de l'amendement de l'honorable chef de l'opposition, parce qu'il renferme aussi une proposition que j'approuve de tout cœur.

Parce que deux bonnes propositions nous sont soumises et parce que la moins importante est contenue dans la plus importante, il n'est pas nécessaire de repousser l'une ou l'autre.

Au double point de vue du sentiment et des affaires, l'amendement du chef de l'opposition devrait être adopté; il n'est que juste que nous payions la prime de notre assurance. Si un gendarme protège ma propriété, je paie des impôts, pour ce service de protection. Si nous avons des navires pour transporter nos produits à l'étranger, nous les subventionnons.

Si vous ne tenez pas à construire une flotte canadienne si, à votre avis, l'établissement du pays et le développement de ses ressources vous imposent déjà un assez lourd fardeau, il est inutile de vous grever de cette dépense; car voilà une des plus puissantes nations du monde, douée qu'elle est d'une longue expérience en fait de cons-

tructions maritimes, qui est disposée à le faire pour vous, et qui, dans la loi constitutionnelle, vous a donné la garantie qu'elle vous aiderait. Aussi, pour mon propre compte, ai-je l'intention de voter l'adoption de ces deux résolutions. Evidemment, ceux qui sont au courant de l'histoire savent qu'il y a d'autres graves questions en jeu. Il importe d'adopter le système le plus judicieux et le plus sûr, puis pour le moment, il faut s'orienter en ce sens, aussi lentement que possible. Les écueils se dressent devant nous, à droite et à gauche, et si nous n'avons pas un homme d'Etat expérimenté pour nous guider, nous courons grand risque de nous créer des difficultés tant avec la métropole qu'avec quelque autre nation. Un an ou deux avant les troubles qui éclatèrent entre la métropole et les colonies américaines, un des plus grands hommes d'Etat de cette époque, Franklin, écrivait:

A mon avis, la grandeur future et la stabilité de l'empire britannique ont l'Amérique pour assises; et bien que, pour le moment, ces assises soient encore peu élevées, elles sont toutefois assez fortes et assez puissantes pour supporter le plus grand édifice politique que l'intelligence de l'homme ait jamais conçu et élevé.

C'est nous qui, au Canada, posons les assises de cet édifice. Quand nous compterons une population de vingt à trente millions d'âmes, il sera temps d'étudier la question des modifications à apporter à notre constitution.

Demeurons le peuple heureux et libre que nous sommes et qu'il ne soit pas dit que, plus d'un siècle durant, les habitants qui auront vécu ici ont cherché en vain à réaliser cette prophétie de Franklin. Pendant plus de quarante ans, nous avons vécu dans l'union fraternelle, opérant ainsi notre salut. Hâtons-nous lentement, dans la solution de cet étonnant problème. Les élèves des écoles et des collèges prennent pour base de leurs discussions la question de savoir si le Canada doit être indépendant ou s'annexer aux Etats-Unis; mais ce sont là des questions puériles et ceux qui les soulèvent ici ou cherchent à en saisir le public prouvent qu'ils agissent puérilement. Notre pays est doté d'une constitution que d'autres pays nous envient et pour le moment, il est impossible de la perfectionner. Respectons cette constitution et qu'on ne dise pas à l'avenir qu'un grand empire et de petits esprits vont de pair.

M. J. A. LORTIE (Soulanges) (texte) : Monsieur l'Orateur, avant la clôture de ce débat, je crois qu'il est de mon devoir d'ajouter ma note sur cette grave, brûlante et épineuse question de la marine; question qui, depuis quelques mois, passionne tous les esprits de cette honorable Chambre, ainsi que de tous les habitants de ce pays. Cette note sera probablement désagréable et

M. J. A. CURRIE.

discordante pour un grand nombre, d'un autre côté, elle sera en accord et en harmonie, avec celle des vrais patriotes qui s'efforcent de conserver tous les droits et privilèges inscrits dans notre constitution: droits et privilèges acquis par un travail ardu et incessant de la part de nos grands hommes d'Etat, suivis avec une rigoureuse fidélité par un sir George Etienne Cartier, un John Macdonald, un Tupper, un Angers et un Monk.

Comme nous l'a dit l'honorable député de Berthier (M. Ecrement), dans son discours secondant l'adresse: "Nous sommes au tournant de notre histoire, nous entrons dans une période qui fera époque dans l'histoire du Canada". De telles paroles, monsieur l'Orateur, ne sont-elles pas de nature à nous faire réfléchir, ne nous disent-elles pas de peser sérieusement ce que nous allons entreprendre et faire?

Le projet de loi concernant la création d'une marine de guerre, est, à mon avis, le plus important de tous ceux qui ont appelé l'attention du Gouvernement depuis la confédération. L'établissement d'une flotte, dont le contrôle passe automatiquement entre les mains de l'amirauté anglaise, en temps de guerre, détruit notre autonomie et porte une atteinte à notre constitution qui fait l'honneur et l'orgueil de tout Canadien.

Dans le rapport de la conférence impériale de 1909 (page 32), je vois qu'il y a trois conditions d'énoncées pour venir en aide à la mère patrie.

La première condition serait une simple contribution en argent ou en matériel.

Une deuxième condition serait la construction d'une flotte, que l'on mettrait à la disposition de la couronne en temps de guerre.

Une troisième enfin, c'est de se charger de certains services locaux, qui ne sont pas d'un caractère naval, mais qui soulageraient le gouvernement impérial de dépenses qui tomberaient sur la trésorerie.

Cette dernière condition, est bien celle suivie jusqu'à présent; c'est avec cette dernière que je prétends rester, tout en déployant un travail plus puissant, une énergie plus active au développement de notre territoire.

Que de cents milles de chemin de fer avons-nous bâtis jusqu'à présent ! Nous aurons bientôt trois transcontinentaux, qui sillonneront le pays en tous sens. Nous avons, en outre, amélioré nos routes fluviales en draguant nos rivières, en creusant des canaux et en aménageant nos ports. Ce sont autant de moyens très efficaces, qui ont pour objet de raccourcir les distances d'un océan à l'autre et de permettre à l'Angleterre, en temps de guerre, un transport plus facile de ses soldats et marchandises. Ne nous sommes-nous pas, en plus, chargés de protéger et défendre

notre territoire sur terre? N'avons-nous pas aussi entrepris la protection de nos côtes, de nos ports et pêcheries, choses qui soulagent d'autant la trésorerie impériale?

Nous sommes une colonie, mais une colonie dont l'étendue est aussi vaste que la Russie. Le jour que nous avons pris sur nos charges de développer, de protéger et de défendre ce territoire, qui est de cinq à six fois plus grand que les îles Britanniques cela avec une population de 6 à 7 millions, n'est-ce pas, de notre part, un acte de reconnaissance et de loyauté au-dessus de nos forces envers l'Angleterre? Peut-elle nous demander plus pour le présent? C'est donc à tort et avec mauvaise raison, que de nous accuser d'un manque de loyauté en voulant rester dans le *statu quo*.

Je veux rester dans le *statu quo*: premièrement, parce que l'établissement d'une marine de guerre, qui fera partie de la défense de l'empire, investit un trop large montant de notre budget, ce qui aura pour effet de retarder considérablement le développement et l'avancement du pays;

Deuxièmement, parce qu'elle change complètement nos relations avec l'empire;

Troisièmement, parce que le peuple n'a jamais été consulté sur ce sujet.

Sommes-nous à présent en condition de bâtir une flotte; nos moyens peuvent-ils nous permettre une entreprise aussi grande et aussi vaste? Si j'ouvre les Livres bleus, si j'examine l'état financier de notre pays, je trouve qu'une somme de 472 millions pèse sur nos épaules. Dans son discours sur le budget, l'honorable ministre des Finances, ne nous a-t-il pas déclaré que les dépenses avaient été de 45 millions de plus que les revenus. Qu'arrivera-t-il lorsque nous serons lancés dans la voie du militarisme? L'exemple des budgets de tous les pays engagés dans ce sentier, n'est-il pas suffisant pour nous faire trembler et frémir? Avec l'établissement de cette flotte navale, je peux prédire, sans crainte de tromper l'opinion publique, que pas plus tard que l'an prochain, le déficit de notre budget sera considérablement augmenté et même doublé.

Les chiffres de 472 millions nous prouvent que nous sommes pauvres, nous sommes qu'une population de 7 millions et demi, pour faire face à une aussi large dette, et subvenir aux dépenses nouvelles que nous devons encourir pour le développement des ressources du Canada. Ne serait-il pas préférable, d'employer notre argent, notre revenu, notre énergie et notre travail au développement du pays, plutôt que de bâtir une flotte, qui tout probablement fera naître dans l'avenir des dangers pour le Canada?

Nous avons des devoirs à remplir sous le drapeau britannique, ce sont de ces choses que nous nous sommes imposées jusqu'à présent, et que nous continuerons dans l'avenir comme par le passé. D'un autre côté, nous tenons ferme à notre drapeau, et nous croyons appauvrir le Canada pour faire du sentiment et de la pseudo-marine, ce n'est guère pratique ni patriotique.

Si, maintenant, je jette les yeux sur les grandes entreprises qui nous sont de nécessité absolue, pour tenir notre pays en rapport avec son développement et l'augmentation de sa population, il nous faudra des sommes presque fabuleuses. Quelles sommes faut-il pour le Grand-Tronc-Pacifique? Deux cents millions ne sont pas de trop, montant bien différent que celui que nous prédisait de dépenser l'honorable premier ministre et ses acolytes. Je me rappelle encore, j'ai encore dans l'oreille, ce ton solennel et majestueux, que prenaient ces orateurs pour haranguer le peuple, sur les plates-formes publiques : "Nous bâtirons", disaient-ils, "un chemin de fer traversant le pays d'un océan à l'autre, cela avec la modique somme de 13 millions. On ne sacrifiera pas nos domaines publics comme l'ont fait les conservateurs, dans la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. On ne verra pas s'opérer les fameux boudlages de ce temps". Si nos domaines publics n'ont pas été sacrifiés jusqu'à présent, je puis dire que notre trésor public a été pillé. Le coût de cette entreprise dépasse 160 millions présentement.

Après de tels actes de contradiction de la part de nos adversaires, ne puis-je pas dire, avec la moindre crainte de tromper l'opinion publique, que le Gouvernement dépensera trois fois plus que l'argent prédit nécessaire pour la construction de la flotte; ce qui porterait cette dépense à 45 millions?

Une preuve de cet avancé, est celle-ci. Au mois de janvier dernier, jour de la présentation du bill de la marine, l'honorable premier ministre disait: "L'entretient sera de 3 millions par année"; à la 2e lecture du bill, trois semaines après, il portait cette dépense à 4 millions 150 mille. Son bras droit, l'honorable ministre de la Milice, dans son discours du 10 février, calculait les dépenses d'entretient à 4 millions 680 mille; et il ajoutait: "Je tiens en main un tableau préparé par l'amiral Kingsmill" concernant le coût d'entretien. Le voici:

Coût annuel suivant l'estimé de l'amiral Kingsmill lui-même pour dépenses d'entretien: Intérêts sur le coût de la flotte..	$ 468,000
10 p. 100 du coût de la flotte pour pourvoir au remplacement..	1,560,000
Maintien du collège, casernes, etc..	1,030,000
Maintien des vaisseaux-écoles.. ..	1,244,000
Maintien des Bristols et torpilleurs.	1,885,000
Total du coût annuel..	$7,157,000

Maintenant, monsieur l'Orateur, tout le monde admet la nécessité de la construction du canal de la baie Georgienne. Les rapports des experts sur cette entreprise,

sont qu'il coûtera au moins cent millions au pays. Il y a un cri général par tout le pays, que cette entreprise est pressante; si nous retardons encore quelques années, nous verrons notre commerce de l'Ouest prendre la directions des Etats-Unis. Pourquoi n'avons-nous pas encore commencé cette entreprise? La réponse, je la laisse à l'honorable ministre de la Marine, qui s'exprimait ainsi dans un banquet au club de la Réforme, donné au secrétaire d'Etat: "Les causes", disait-il, "sont notre manque d'argent et l'insuffisance de nos ressources".

Si nos moyens manquent pour des travaux urgents, d'importance majeure, si nos moyens manquent pour les travaux qui doivent rapporter d'immenses revenus au pays; n'est-il pas ridicule, je dirai même absurde, de bâtir une flotte, dont la nécessité présente pour le pays n'a pas encore été prouvée, et qui peut-être dans l'avenir, sera contraire à nos intérêts?

Monsieur l'Orateur, ne serait-il pas préférable, plus logique, de dépenser ces millions à la construction du canal de la baie Georgienne, lequel serait un grand pas de fait pour le développement de notre commerce et notre avancement?

En sus de ces grands travaux, de ces grandes entreprises, n'y en a-t-il pas de secondaires, qui sont plus pressants que l'établissement d'une flotte? Les ports de Montréal et de Québec ne demandent-ils pas un outillage et un équipement plus moderne; si nous voulons qu'ils marchent de pair avec les ports voisins? Halifax et Saint-Jean sont loin d'avoir ce qui leur convient pour devenir ports nationaux. L'océan Pacifique ne doit pas rester ignoré, il y a des besoins urgents de ce côté. Je suis assuré d'avance que la majorité des habitants de notre pays, reconnaissent un besoin plus pressant, d'entreprendre, d'améliorer et de terminer l'énumération de ces travaux, que de bâtir une flotte. Pour s'acquitter de telles entreprises, je ne crois pas exagérer en risquant les chiffres de 400 millions. Je dis donc, qu'au point de vue financier, sans en envisager d'autres, le Canada est dans l'impossibilité d'entreprendre une marine de guerre.

Que nous coûtera cette marine? Dieu le sait. Nous avons bien les déclarations de l'honorable premier ministre, qu'elle ne dépassera pas 15 millions. Si jamais cet homme n'avait trompé l'opinion publique, j'accepterais très volontiers ses paroles. L'histoire du passé est là pour nous faire craindre, pour jeter du doute dans les esprits. La seule question du Transcontinental, qui, sur le rapport des dépenses, est une déception complète de tous les habitants de ce pays, est plus que suffisante pour me convaincre.

L'établissement d'une marine de guerre n'est pas le seul fait de bâtir des vaisseaux, il y a beaucoup d'accessoires qu'elle comporte. Outre les chantiers maritimes, l'équipage, l'outillage, les uniformes, les minutions et le charbon, ne nous faut-il pas aussi des ports de ravitaillements fortifiés, constituant un refuge armé en cas d'avaries? Ces ports seront des radoubs avec calessèches et flottantes. En outre, dans le mémoire de l'amirauté, ne fait-on pas aussi mention d'une pension pour les marins?

M. LORTIE.

De quelle durée sera l'existence de ces vaisseaux de guerre? Bien courte, d'après les statistiques qui s'occupent d'une telle marine. Le seul fait, disent les constructeurs de marine de guerre, de tenir ces vaisseaux en mer, leur durée ne dépasse pas vingt ans. D'un autre côté, les progrès de la science navale, le développement si actif de la mécanique, abrègent davantage leur existence. Après dix à douze ans, ils sont démodés, il en faut de plus récents et d'un modèle nouveau.

L'établissement d'une flotte, d'après le projet soumis par l'honorable premier ministre, change pour l'avenir toutes nos relations avec la mère patrie. Notre constitution autonome, la loi de la milice s'y opposent, particulièrement l'article 69. Voici comment se lit cet article:

> Le Gouverneur en conseil peut mettre la milice en service actif partout dans le Canada et en dehors du Canada, pour la défense de ce dernier, en quelque temps que ce soit, ou qu'il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques.

Circonstances critiques, événements soudains et temps critique signifient guerre, invasion, émeute ou insurrection réelle ou appréhendée.

Cet article déclare bien clairement, que nous ne pouvons faire du service actif que pour la défense de notre territoire. Cet article ne nous lie donc en rien aux guerres de l'empire. Nos soldats, nos militaires, sont donc formés, entretenus, que pour la sauvegarde du Canada, en tout lieu où ces intérêts se trouvent.

Cet article de notre loi de la milice n'a-t-il pas été collaboré et approuvé en 1904, par l'honorable ministre de la Milice.

Voici ce qu'il disait en cette circonstance:

> L'idée fondamentale d'une milice a toujours été, et est encore, la défense de la patrie. Dans toutes les parties de l'empire, la loi consacre le principe que la milice composée d'engagés volontaires, ne peut être appelée qu'à servir chez elle. J'ai pris la peine d'examiner les anciennes lois de la milice, des différentes provinces, qui forment maintenant la confédération du Canada, et dans toutes se trouvent les mêmes restrictions.

Cela a toujours été, c'est donc une folie que de vouloir parler de servir en dehors du pays. On a ajouté ces mots, "pour la défense du pays", pour bien indiquer que la milice ne peut être envoyée en dehors du Canada, que pour la défense de ce dernier.

Etablissons, à présent, la comparaison avec les articles 17 et 18 de la loi navale:

Article 17. Le Gouverneur en conseil peut mettre la force navale, ou toute partie de la force, en service actif en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques.

Article 18. En temps critique, le Gouverneur en conseil peut mettre la marine, ou en mettre toute partie que ce soit à la disposition de Sa Majesté pour service général dans la marine royale, ainsi que tous vaisseaux ou navires de la marine, et tous marins servant sur ces vaisseaux ou navires, ou tous officiers ou marins appartenant à la marine.

Monsieur l'Orateur plus d'une fois, depuis le commencement de ce débat, j'ai entendu, dans cette Chambre, les orateurs favorables à ce bill dire: "Pourquoi combattre ce projet de loi; ce n'est que la continuation de l'œuvre de sir George Etienne Cartier; ce n'est que l'application de la loi de la milice à la marine".

Quiconque s'est donné la peine de lire ces différents articles, la lettre en est grosse, la différence est énorme. Notre milice est une institution canadienne, établie pour la défense de notre territoire. La marine, au contraire, est une institution anglaise, inspirée par l'Angleterre, pour la défense de l'empire. Cette marine est le résultat de trois conférences impériales; elle est le résultat de la panique anglaise de 1909, causée par le péril allemand, imaginé à propos, je crois. Cette marine n'est donc pas demandé par le Canada, ce n'est que l'exécution du vœu de la mère patrie. De ceci, je suis obligé de conclure, qu'en temps de guerre elle passera automatiquement entre les mains de l'amirauté anglaise. Il n'y aura donc pas de guerre assez reculées, dans l'empire, qu'elles soient justes ou injustes, qu'elles soient tout à fait contraire à l'intérêt du Canada, sans que nous y prenions part.

La preuve de cet avancé, nous est donné par l'honorable ministre de la Milice, dans son discours du 10 février, hansard, page 3594:

L'article 18 ou 19 ne signifie pas qu'on ne peut intervenir qu'après convocation du parlement, qu'après un délai de quinze jours. On agirait au contraire selon que le décrètera le Gouverneur en conseil, mais le parlement serait convoqué sans délai pour ratifier ou blâmer les mesures prises par le Gouvernement. Voilà ce qui est conforme aux principes du gouvernement responsable, ces principes, je commence à croire que les membres de la gauche, ne s'en font pas une idée juste. Il me semble qu'il n'existe aucune raison de s'opposer à ces dispositions du projet de la loi.

D'après une telle déclaration, l'article qui dit que les Chambres devront être assemblées dans les quinze jours qui suivent, ne sera donc pas pour décider si notre flotte devra prendre part à la guerre; il y aura longtemps qu'elle sera sur le théâtre, peut-être même sera-t-elle coulée au fond de la mer. Cette disposition de la loi est un trompe l'œil, ou mieux encore c'est le masque de la loi pour mieux faire avaler la pilule au peuple "la marine". Ce trompe l'œil de l'opinion publique, a été prévu dans le bill, non pas pour retenir la flotte au pays, mais pour voter des subsides supplémentaires afin de défrayer les dépenses encourues ou à encourir.

Cette mesure impériale, cette marine de guerre, constitue d'après moi un changement radical dans l'orientation de la politique de notre pays. C'est l'abandon de la vraie tradition nationale, le reniement du passé, le sacrifice de notre autonomie.

Monsieur l'Orateur, voyons à présent qu'elle est la volte face de l'honorable ministre de la Marine, l'un des auteurs de la loi navale.

Que disait l'honorable député de Rouville (M. Brodeur) au temps que les conservateurs détenaient le pouvoir.

Les relations de l'Angleterre avec les Etats-Unis étaient alors très tendues à propos de la question du Venezuela. Il y eut un moment où la situation paru très menaçante. En cas de conflit, le Canada possession britannique, eût été le premier attaqué. Notre Gouvernement voulut au moins armer convenablement nos soldats et il acheta pour un million de piastres de fusils dernier modèle. Quand il s'agit de payer, l'honorable député bondit de surprise et de ses lèvres tombèrent les paroles suivantes.

Il est une chose qui me paraît singulière relativement à cette affaire; j'ai toujours entendu dire que si, par impossible, nous avions une guerre au Canada, nous avions le droit de compter sur la protection de l'Angleterre; que la seule raison du ministère du lien colonial était que dans le cas où nous aurions des difficultés internationales, nous pouvions avec certitude compter sur l'appui de l'Angleterre. Eh! bien monsieur le Président, je regrette d'apprendre que dans le cas actuel le Gouvernement a acheté ces fusils de l'Angleterre, non pas d'un particulier, non pas d'une compagnie particulière, mais qu'il a acheté ces armes du gouvernement anglais, et que le gouvernement lui demande de lui rembourser le coût. Est-ce là, la protection promise par l'Angleterre au Canada? Est-ce là la position qui nous est faite comme colonie? Je crois que nous aurions raison de nous attendre à toute autre chose de la part de l'Angleterre. Maintenant, je crois qu'il n'y a rien autre chose à faire dans les circonstances que de refuser au Gouvernement de lui permettre de faire cette dépense.

On démande au Parlement de dépenser cette somme d'un million de piastres, lorsque notre dette s'élève au delà de trois millions. Je crois que cette dette est suffi-

samment forte et qu'il nous est inutile de faire de la politique de "jingo" et augmenter par là même la dette du pays de quelques millions sans pouvoir justifier d'une manière sérieuse cette dépense. Je ne crois pas que cette dépense soit requise dans les circonstances et pour ma part je suis fortement opposé à ce que l'on vote une somme comme celle que l'on nous demande maintenant.

Dans mon humble opinion, ce n'est pas en 1896 que l'honorable ministre de la Marine aurait du prononcer de telles paroles. Ce n'est pas au moment qu'il s'agissait de la défense de notre territoire national que de telles paroles auraient du tomber de ses lèvres, mais bien dans la conférence impériale du mois d'août 1909. En 1896, la circonstance était critique, notre territoire était menacé, un ennemi redoutable était à nos portes. "Etats-Unis". En 1909, rien de tel faisait craindre pour notre pays. Aujourd'hui que la paix universelle règne, aujourd'hui que le péril allemand est disparu aux dires des grands hommes d'Etat, aujourd'hui que les honorables Asquith, Lloyd-George, et surtout l'honorable premier ministre du Canada, proclament à plein poumon, que le péril allemand est une chimère, ces paroles auraient leur place, auraient leur lieu d'être. Peut-être qu'elles auraient pour effet de nous détourner du mauvais pas dans lequel on veut nous engager.

La panique de l'Angleterre, ce péril allemand de l'an dernier, n'ont-ils pas cloué toutes les lèvres des députés de cette Chambre, sur la proposition du 29 mars. Cette action de notre part, cet appui moral, n'est-il pas un sentiment de loyauté envers la mère patrie; n'est-il pas une preuve que le jour où l'Angleterre nous prouvera qu'un danger est véritablement imminent pour lui faire perdre sa suprématie, nous serons, comme par le passé, prêts à lui porter secours?

Monsieur l'Orateur, les choses contre lesquelles je m'oppose et je proteste, c'est d'abord l'établissement de cette loi permanente, qui lie pour toujours le Canada à toutes les guerres de l'empire, c'est l'établissement de ce principe que l'on veut nous imposer par la création d'une marine de guerre d'après les articles 18 et 19 du présent bill. C'est ce don de 18 à 20 millions sans qu'il soit prouvé que l'Angleterre subit présentement un véritable danger imminent.

En outre, monsieur l'Orateur, je proteste contre ce cri d'indépendance, lancé par certains députés de la droite, entr'autres l'honorable député de Nicolet (M. Turcotte) qui, je crois, a voulu racheter le péché commis par son fameux discours contre la résolution du 29 mars 1909. Je proteste contre cette même insinuation de la part d'autres députés qui n'ont pas eu le courage du député de Nicolet, de faire leur déclaration en cette Chambre, mais qui, auprès de leurs électeurs, se proposent de la faire, afin de justifier le vote, contraire à leur opinion, qu'ils vont bientôt enregistrer.

Nous, libéraux-conservateurs, députés de la gauche, d'un accord unaime, et ce, avec la grande majorité des électeurs Canadiens-français de Québec et d'Ontario, nous déclarons hautement, que nous ne sommes pas mûrs pour l'indépendance, nous reconnaissons qu'il est de notre devoir de rester colonie de l'Angleterre, longtemps encore, aussi longtemps que notre population n'aura pas atteint les chiffres de 25 à 30 millions.

Pourquoi se lancer dans la dépense d'une flotte pour la défense d'un territoire étranger; quand, il y a peu d'années encore, on critiquait la légitime défense du Canada. Le Canada n'a d'ennemis par terre ni par mer. Ne provoquons donc pas nos voisins par un armement de notre part, conservons donc cette neutralité qui nous a permis de marcher rapidement dans la voie du progrès. En emboîtant le pas dans ce projet d'une marine de guerre, nous épousons toutes les querelles de l'Angleterre, nous participerons à toutes ses guerres justes ou injustes, cela, sans que nous ayons notre mot à dire dans le conseil de l'empire. Le principe: "no taxation without representation", est à tout jamais détruit et anéanti. Les destinées du Canada, ses relations avec l'empire, sont par le fait, complètement changées et prennent une voie toute autre de l'idéal que nous nous étions formé.

Avant de faire aucune dépense, qui nous engage dans l'impérialisme ou le militarisme, il est très opportun, à mon avis, que le peuple soit consulté.

Qui doit supporter cette dépense, ce fardeau d'une marine de guerre? Qui paiera ces millions que le Gouvernement va dépenser inutilement? N'est-ce pas le peuple, le peuple pauvre surtout, qui deviendra responsable de cette action? Ce ne sont pas les grands commerçants qui deviendront solidaires de cet impôt; pour eux il sera toujours facile d'augmenter le prix de leur marchandise, de manière que cette taxe ne les atteignent pas. Ce ne sont pas les grands entrepreneurs, pour ceux-ci, les contrats sont toujours assez élevés pour prévenir toute éventualité et s'enrichir. Sur qui donc rejaillira ce fardeau? La conclusion est toute naturelle et facile, elle s'impose d'elle-même, les ouvriers et les cultivateurs en seront les seuls solidaires.

Pourquoi le peuple ne serait-il pas consulté? Est-ce que le parti libéral, qui se prétend le père de la démocratie, ne croît pas qu'imposer au peuple une dépense de plusieurs millions, sans demander son avis, c'est faire du despotisme ou de la bureaucratie.

Le plébiscite n'est pas chose nouvelle dans le pays; ce n'est pas chose nouvelle pour le Gouvernement actuel. L'honorable premier ministre et ses collègues, n'ont-ils

pas forcé la consultation du peuple sur la question de la prohibition: question insignifiante, comparativement à ce projet. Cette marine de guerre est une orientation complètement nouvelle dans la politique de ce pays. Dans mon humble opinion, monsieur l'Orateur, il est impossible d'admettre que 221 députés prennent la responsabilité d'engager le pays dans le militarisme, qui fait la crise financière de tous les pays engagés dans cette voie; sans que le peuple, le souverain juge de cette question, ait donné son approbation.

Jamais, en aucune circonstance, nous, députés, avons été autorisés par l'électorat, ni directement, ni indirectement, de la mission de sacrifier aux ambitions de la mère patrie, d'augmenter à nos obligations déjà si lourdes, l'impôt du sang et de l'argent.

Sans plébiscite, cela ne veut-il pas dire que le peuple n'a rien à voir dans la solution de cette question? Le peuple, lui, n'a donc pas d'autre rôle, que celui de se laisser écraser doucement par le fardeau de l'impérialisme, que le Gouvernement s'apprête à lui jeter sur les épaules?

Pour les amis de la droite, de plébiscite il n'en faut pas, de crainte que, dans un mouvement de colère bien légitime, le peuple déchire le projet de loi impériale et le rejette à tout jamais.

Monsieur l'Orateur, je termine, enfin, en disant, que je ne puis voter pour le bill, parce qu'il nous engage dans la voie du militarisme.

Je ne puis voter pour l'amendement de l'honorable chef de l'opposition, parce que, jusqu'à présent, il n'a pas été prouvé d'une manière claire et évidente que l'Angleterre subit un réel et imminent danger, qui puisse lui faire perdre sa suprématie navale.

Je voterai donc pour le sous-amendement de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), parce qu'il est conforme à notre constitution autonome, et qu'il nous préserve du mouvement impérial.

M. C. L. OWEN (Northumberland-est) (Ont.): Monsieur l'Orateur, je vous ai en grande pitié, car j'observe que depuis le commencement du présent débat, vous paraissez avoir vieilli, et je n'en suis pas très surpris. Vous semblez fatigué, monsieur l'Orateur, et comme je sympathise avec vous, je n'abuserai pas longtemps de votre patience ce soir. J'ai prêté l'oreille à la plupart des discours qui ont été prononcés en cette Chambre depuis cinq semaines sur la question du service de la marine, que je considère une des plus importantes de celles qui sont venues devant notre Parlement. J'ai entendu beaucoup parler de loyauté et de déloyauté, et je me refuse à croire qu'aucun ministre de la couronne, qu'aucun député ministériel, même, manquent de loyauté. Je n'en veux rien croire, monsieur l'Orateur. Je suis persuadé qu'il n'est pas un seul membre de la députation qui ne soit fidèle, et tout ce qui nous sépare, après tout, est affaire d'opinion. Je reconnais à chacun le droit d'avoir son opinion, comme je réclame pour moi-même le droit d'avoir la mienne. Nous avons entendu prononcer des discours et lire des essais sur cette importante question, discours et essais qui nous ont fait remonter presque jusqu'au déluge. Je ne m'étonne pas, monsieur l'Orateur, que vous paraissiez fatigué. Nombre d'honorables députés nous ont entretenus de ce qui se passait il y a cent cinquante ans, mais je ne vois pas trop quel rapport cela peut avoir à la question que nous débattons; car, si je ne me trompe, on nous a envoyé ici légiférer pour la génération présente et pour les générations futures et non pas pour nous occuper du passé. Il a été commis bien des erreurs dans le passé, et nous ne saurions les corriger toutes; notre devoir est de faire au mieux des intérêts de ce grand Dominion dans la période actuelle.

Il est fâcheux que le premier ministre n'ait pas rédigé son projet de loi sur le service de la marine de manière à ce que la députation toute entière eût pu l'accepter. Il n'a pas voulu le faire, et je dois, en conséquence, me déclarer opposé à son projet de construction d'une flotte canadienne. J'ai plusieurs raisons de prendre cette attitude. Tout d'abord, je suis fermement convaincu que le Canada peut parfaitement se passer d'une flotte; et du reste, si la construction d'une telle flotte était nécessaire, je n'approuverais pas la proposition de la composer surtout de croiseurs de troisième classe, qui ne seront plus guère utilisables dans dix ans d'ici, et devront être remplacés moyennant une nouvelle dépense de plusieurs millions. Nous allons ainsi nous imposer des obligations au montant de plusieurs millions par année, et je soutiens que le pays n'est pas en mesure pour le moment de supporter pareille charge. Au point de vue financier, nous ne sommes pas à mon avis, dans les conditions voulues pour entreprendre la construction d'une flotte canadienne. Nous sommes la plus importante colonie de la Grande-Bretagne, circonstance dont s'enorgueillit la députation toute entière. J'espère que nous continuerons toujours à vivre sous l'égide de l'empire britannique, et que ce grand Dominion sera partie intégrante de cet empire avec représentation à Westminster. Maintenant, monsieur l'Orateur, je ne puis croire qu'on parle sérieusement de séparation de la métropole; ce serait le comble de la folie de faire pareil rêve. On a demandé souvent dans le cours du présent débat, si nous n'avions pas quelque obligation envers la mère patrie. Comment donc, ce n'est pas contestable. Nous avons joui de la paix et d'une grande prospérité depuis nombre d'années; il est vrai que nous avons eu notre petite guerre civile, dont il est

question dans l'histoire; mais nous avons vécu en paix avec nos voisins et c'est dû à la protection que nous a assurée la marine royale.

La mère patrie nous a protégés dans le passé; c'est encore notre politique à son endroit; elle est prête à nous accorder sa protection pour l'avenir. Monsieur l'Orateur, si la Grande-Bretagne nous a protégés alors que ce pays était jeune et faible, maintenant que nous sommes âgés et plus forts, il est de notre devoir de reconnaître d'une façon ou d'une autre les services qu'elle nous a rendus. On a beaucoup parlé de la marine allemande. On se rappellera qu'en 1900, alors que le programme naval allemand était soumis au reichstag, il était dit dans le préambule du projet de loi qu'il contenait que l'Allemagne allait construire une marine de guerre plus forte que toutes les autres. Nous savons tous qu'aujourd'hui la Grande-Bretagne possède la marine la plus puissante de l'univers; aussi quand l'Allemagne annonce qu'elle va construire une marine de guerre plus puissante que la plus puissante, nous devons croire qu'elle ne s'engage pas dans une entreprise semblable à seule fin de se moquer des autres nations. Je crois sincèrement, monsieur l'Orateur, que l'Allemagne a jeté son dévolu sur la Grande-Bretagne. J'estime également que si une bataille navale s'engage, la scène du combat sera dans la mer du Nord. L'Allemagne ne veut pas diviser sa flotte; elle la tiendra en service actif dans la mer du Nord, et comme la Grande-Bretagne doit entretenir dans cette mer une marine plus puissante que celle que possède l'Allemagne, la contribution de deux Dreadnought à la marine de guerre royale est des plus importantes. Je crois que tout véritable Canadien qui se trouve ici, ce soir, devrait être fier de faire quelque chose qui démontre l'estime en laquelle il tient la bonne vieille mère patrie, et son appréciation de ce qu'elle a fait pour nous dans le passé. M'est avis que tous les membres de cette Chambre qui ont à cœur le bien-être de l'empire britannique devraient voter en faveur de la contre-proposition déposée par M. R. L. Borden, l'honorable chef du parti conservateur, laquelle demande qu'on envoie à l'amirauté britannique, et cela immédiatement, l'équivalent du coût de deux Dreadnought. Monsieur l'Orateur, j'ai discuté cette question en me plaçant au point de vue des affaires, et je tiens à faire ressortir ce que le pays s'est engagé à accomplir lui-même à l'avenir. Nous avons promis de terminer la construction du Transcontinental national, laquelle nous coûtera des millions de dollars; nous devons creuser et élargir le canal Welland et cette entreprise nous occasionnera une dépense encore plus considérable; nous devons terminer le canal de la Trent, ce qui nous coûtera d'autres millions encore, puis rebâtir le pont de Québec.

Une VOIX: Et entreprendre la construction du canal de Newmarket.

M. OWEN: Oui. Nous nous sommes engagés encore à construire le chemin de fer de la baie d'Hudson; entreprise qui nous coûtera plusieurs autres millions et j'observe que l'honorable ministre a déclaré l'autre jour, à une délégation qu'il recevait, qu'il construirait le canal de la baie Georgienne dès que l'honorable ministre des Finances pourrait trouver le moyen de se procurer les fonds nécessaires. Tenant compte de toutes ces obligations, je ne crois pas que nous soyons assez forts, financièrement parlant, pour jeter les bases d'une marine de guerre canadienne. En vérité, je ne vois pas de quelle utilité serait cette marine, parce que si nous construisons des croiseurs de troisième classe dont fait mention ce projet de loi, je ne puis concevoir quelle valeur ils auront lorsque leurs services seront requis. Pour toutes ces raisons, j'appuierai la contre-proposition déposée par mon chef (M. Borden).

M. E. PROULX (Prescott): Monsieur l'Orateur, si la question soumise à la Chambre ne revêtait pas une importance aussi vaste, je me contenterais de voter, sans explication de ma part, mais j'estime que je dois à mes électeurs d'indiquer, en cette circonstance, les motifs du vote que je vais donner ce soir. Trois politiques sont soumises à la Chambre. L'une proposée par le Gouvernement dans le projet de loi que nous discutons; elle consiste à construire une marine de guerre canadienne; la deuxième est énoncée par l'honorable leader de l'opposition; je pourrais l'appeler la politique des Dreadnought; la dernière est soumise par l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk); je pourrais qualifier cette politique en disant qu'elle consiste à ne rien faire, du moins, pour le moment, et tant que notre population ne se sera pas prononcée sur cette question au moyen d'un plébiscite. L'attitude du Gouvernement est basée sur une résolution que cette Chambre adoptait unanimement le 29 mars dernier. Elle a encore pour motif le fait qu'il n'existe pas de grande crise, et que la loyauté des Canadiens se prouve mieux que la formation du noyau d'une marine de guerre canadienne, laquelle, à l'occasion, permettrait à notre pays de se protéger efficacement lui-même tout en étant une aide puissante au point de vue de la défense au cas où l'empire serait en péril. Chose assez singulière, l'honorable chef de l'opposition avait approuvé cette politique et c'est bien là l'attitude suivie par les membres de la gauche au mois de mars dernier et qu'ils ont gardée jusqu'à l'ouverture de la présente session. L'été dernier, l'hono-

rable leader de l'opposition se trouvait à Londres. Le premier juillet, il lui était donné d'assister au banquet de la confédération. Il aurait dit alors:

"On a éprouvé dans les Iles-Britanniques un certain sentiment de ce que le Canada n'avait pas, d'après une résolution proposée ou un discours prononcé par le premier ministre, fait l'offre d'un, de deux ou de trois Dreadnought." Quant à lui (M. Borden) il croyait que la résolution dans la forme qu'on l'avait adoptée, bien que ses termes parussent à leur surface aussi significatifs que l'aurait été à ce moment l'offre, d'un, de deux Dreadnought, elle établissait une politique permanente pour le Dominion du Canada, politique qui avait réuni les suffrages des deux partis et qui devait servir à une fin plus pratique que ne saurait le faire l'offre de Dreadnought.

Donc, nous pouvons conclure qu'au mois de juillet dernier l'honorable leader de l'opposition croyait que la création d'une marine de guerre canadienne devrait être pour ce Gouvernement une politique plus stable à adopter, que le don de deux ou trois Dreadnought. A son retour de l'Angleterre, il a parlé à ses électeurs d'Halifax, affirmant la même opinion. C'est encore ce qu'il a fait à Toronto, au mois d'octobre dernier. Mais, dès l'ouverture de la session, il a semblé avoir modifié ses opinions. J'ignore si l'on s'est servi du côté de l'opposition de cet instrument de torture dont l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) a parlé, il y a quelques jours, en cette Chambre lors de ce mémorable caucus des membres de la gauche à l'ouverture de la session. Quoi qu'il en soit, l'honorable leader de l'opposition a pris maintenant cette attitude qu'il veut offrir à la Grande-Bretagne l'équivalent du coût de deux Ddeadnought et d'attendre que le peuple ait eu l'occasion de se prononcer sur une marine de guerre canadienne. Donc l'opposition prêche maintenant une autre politique qu'on désigne sous les mots d'aide présente et pratique à la mère patrie. Le don de deux Dreadnought, disent-ils, peut seul convenir en cas d'urgence. La gauche semble croire fermement aux intentions hostiles de l'Allemagne à l'endroit de l'Angleterre. Ses membres réclament pour eux seuls tout l'intérêt que peut avoir le Canada à la diffusion de principes conformes à la loyauté et certains de nos adversaires déclarent que la politique adoptée par le Gouvernement amènera la rupture du lien colonial, la séparation du Canada de l'empire et la dissolution de ce dernier. Il me semble que la politique de l'opposition dépend du fait de savoir si oui ou non la Grande-Bretagne traverse une grande crise au sujet de ses relations étrangères. Depuis le commencement de ce débat on a prouvé mainte et mainte fois ici même qu'il n'existe pas de crise sérieuse, en réalité de péril allemand. L'honorable représentant de Red-Deer (M. Clark) a cité de hautes autorités; l'honorable directeur général des Postes (M. Lemieux) a de son côté invoqué l'autorité du premier lord de l'amirauté, et de certains journaux importants d'Angleterre, et tous nient qu'il existe une cause réelle de ce péril allemand. Les autorités de l'Allemagne ont également parlé. L'autre jour, le chancelier de l'empire allemand discutant le budget a dit que l'Allemagne n'avait aucune intention hostile envers la Grande-Bretagne, et qu'elle construisait une marine de guerre à seule fin de protéger son littoral et son commerce. Il y a encore des journaux allemands importants qui répudient toute intention hostile de l'Allemagne envers la Grande-Bretagne. Quelques-unes de ces opinions ont été traduites par le "Literary Digest," de New York, comme suit:

L'ALLEMAGNE NIE QU'ELLE AIT DES INTENTIONS HOSTILES.

Les mots peuvent difficilement faire ressortir l'indignation ressentie par un grand nombre de journaux allemands en apprenant l'avis donné par Robert Blatchford à l'Angleterre contre la marine allemande et dont il a été question dans ces colonnes mêmes. "Une tentative flagrante d'en appeler aux pires instincts de la population des deux pays, au moment même où les chefs officiels des deux nations se tendent la main comme de bons camarades". Telle est, par exemple,, la caractéristique d'un marchand résident allemand, M. Charles Huchmann, écrivant au "Nineteenth Century" de Londres. Ce sentiment trouve de l'écho dans un grand nombre de quotidiens allemands. Tous reconnaissent que le nouveau chancelier impérial n'est animé de motifs plus forts que ceux d'une amité cordiale envers le gouvernement et le peuple britanniques. Les correspondances de Robert Blatchford ont prodigieusement impressionné la population de l'Angleterre s'il faut en croire le "Vossische Zeitung" (Berlin) qui ajoute:

Blatchford est un journaliste socialiste, amateur de sensations, qui a l'oreille du prolétariat anglais. En Angleterre, la croisade en faveur d'une marine de guerre a toujours été quelque peu aristocratique dans sa forme, mais, adjourd'hui, nous avons la preuve de la détermination de faire de l'agitation anti-allemande, un mouvement ouvrier. Il est probable que cette entreprise réussira. Il est encore plus probable que chaque ouvrier britannique se convaincra, avant de nombreuses années, de cette idée que l'empereur allemand est impatient de conquérir l'Angleterre.

Le but de cette agitation est donc évident. On n'enseigne pas aux Anglais à haïr les Allemands. Les Anglais peuvent rester assurés que c'est l'empereur allemand qui a résolu d'embrasser dans sa main conquérante les Anglais. Il semble oiseux de répudier de telles intentions. Aussi longtemps qu'un navire de guerre sur l'océan battra le pavillon allemand, aussi longtemps se continuera cette agitation britannique. On peut ignorer cela semble-t-il, mais tout cela est calculé pour devenir une source de péril pour la paix in-

ternationale au cours de nombreuses années à venir. Les quotidiens socialistes allemands, d'autre part, tendent à affirmer, plus ou moins indirectement, ce qu'a dit Blatchford. Le "Vorwaerts" de Berlin fait continuellement allusion "aux projets insensés de conquêtes par delà les mers" qu'il attribue à un "personnage exalté." Voilà pourquoi il est pris à partie par cet organe fidèle de la politique impériale allemande, le "Kreuz Zeitung" de Berlin. "Les Allemands n'ont jamais songé à envahir l'Angleterre," dit-il "et nous sommes certains que ce dernier épouvantail n'est qu'un hachis, qu'on veut servir au public, le plat dont on l'a nourri tant de fois auparavant." Ce journal engage fortement les Allemands partout où ils se trouvent à éviter tout ce qui pourrait être de nature à irriter les Anglais, et à aider le chancelier allemand dans ses efforts pour entretenir le bon sentiment du gouvernement britannique. Le "Tageblatt" de Berlin, désespère presque de réussir à désabuser l'esprit du peuple anglais de ses soupçons invétérés. Cela nous rappelle que les Anglais "étant étroitement groupés ensemble sur une petite île, sont prêts à s'effrayer à cause de leur position géographique si délicate et de la nervosité qui résulte de ce fait. Le "Post", de Berlin, observe:

Il est heureux pour nous que les Anglais soient prêts à nous abandonner l'usage de nos dirigeables lors de nos manœuvres militaires. S'ils s'imaginaient que nous entretenons l'idée d'une invasion de leurs côtes au moyen d'aéroplanes nous nous demandons ce que nous pourrions bien faire pour calmer leur agitation. Lord Cromer, dit Blatchford, a obtenu la matière nécessaire à la dernière panique qu'il a créé des socialistes allemands. Jusqu'à quel point cela est-il vrai? On ne devrait pas oublier qu'aucun socialiste allemand n'est en posture d'obtenir des renseignements que ne possède déjà le chancelier allemand et qui, en vérité, n'existent pas, s'il faut en croire ce dernier.

La véritable explication du dernier épouvantail britannique, c'est le désir d'un grand nombre de personnes influentes de Londres d'empêcher toute entente entre les deux pays. Cette tentative sera certainemnt couronnée de succès dans une certaine mesure. Les Anglais manquent de confiance à notre égard et ce sentiment n'est pas prêt à disparaître. Cela ne doit pas nous décourager dans nos efforts pour entretenir des relations amicales avec eux, mais nous devons être prêts contre toutes provocations.

En effectuant l'autre jour une entente commerciale avec l'Allemagne, le Gouvernement a contribué à faire disparaître les causes de froissements qui pouvaient exister entre ce pays et l'Angleterre. Comme le faisait observer l'honorable député de Red-Deer (M. Clarke), ce n'est pas la première fois qu'il se produit des paniques de ce genre. La Russie fut longtemps la bête noire de l'Angleterre; la France a aussi servi d'épouvantail; avant la conclusion de l'entente cordiale, le peuple anglais nourrissait de graves soupçons contre le peuple français.

M. PROULX.

En construisant une marine, le Canada ne fait que mettre en pratique la politique traditionnelle adoptée par l'Angleterre dès 1862. Cette année-là le gouvernement impérial adoptait une résolution qui posait en principe que les colonies, jouissant du privilège de se gouverner elles-mêmes, devaient assumer la responsabilité d'assurer l'ordre et la sécurité à l'intérieur et de contribuer à leur propre défense. Le même principe se retrouve dans la loi de la défense de 1865, qui autorise les gouvernements coloniaux à former des marins et construire des navires de guerre susceptibles de faire partie de la marine royale quand un gouvernement colonial offrirait de les mettre à la disposition du gouvernement impérial.

Le principal argument de ceux qui approuvent l'attitude prise par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), c'est que la construction d'une marine canadienne entraînera des dépenses considérables. C'est surtout sur ce point qu'a insité l'honorable député de Soulanges (M. Lortie) qui a pris la parole ce soir. J'admets qu'il en coûtera quelque chose pour établir une marine canadienne. On a calculé qu'elle absorbera environ 3 p. 100 de notre revenu. Est-ce payer trop cher la protection de notre commerce et le maintien de notre position dans l'empire? Si la politique de l'honorable député de Jacques-Cartier l'emportait, il est probable qu'elle conduirait à la séparation; et si le Canada devenait indépendant ou était annexé aux Etats-Unis, les charges imposées aux contribuables canadiens relativement à la défense navale seraient beaucoup plus lourdes que si nous continuions de faire partie de l'empire.

Je suis convaincu que s'il se faisait un appel au peuple sur cette question, la grande majorité des électeurs, dans Québec comme dans les autres provinces, se prononceraient en faveur d'une politique d'action—de la création d'une marine ou d'une contribution directe.

Le peuple canadien comprend son devoir, et pas n'est besoin de plébiscite pour savoir ce qu'il veut. De son côté, la presse canadienne est unanime à demander soit l'établissement d'une marine, soit un moyen quelconque de venir en aide à l'Angleterre; en outre, les représentants du peuple en cette Chambre ont à remplir des devoirs dont le plus important est d'assurer la sécurité, la paix et le bon gouvernement du pays. Sur ces questions, nous ne sommes pas tenus de demander l'avis du peuple. De grandes questions ont déjà été décidées, des projets importants ont été mis à exécution sans que l'on ait eu recours au plébiscite. Lorsque, en 1868, il s'est agi d'établir la milice canadienne, il n'y eut pas de plébiscite. Avant de réunir les différentes provinces canadiennes en une fédération, il ne fut pas

décrété de plébiscite pour savoir si la population de chaque province était en faveur du changement.

Certains orateurs de la gauche ont aussi prétendu que le Canada n'est pas en mesure de se construire une flotte; ceux qui soulèvent cette objection ne sont pas en faveur du statu quo; ce sont ceux qui demandent le versement d'une contribution à la mère partie. Pour parler ainsi, il faut n'avoir que peu de confiance en son pays et qu'une assez mince idée des talents de ses compatriotes. Pour savoir si les Canadiens sont en mesure d'organiser une marine de guerre, il suffit de se reporter à l'histoire. Voyons quelles sont les entreprises que notre pays a menées à bonne fin. Prenons comme exemples le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc, l'Intercolonial, le Nord-Canadien, le Transcontinental, notre système de banques, notre système d'assurances, et une foule d'autres grandes entreprises qui sont autant de preuves de l'aptitude des Canadiens à gérer leurs propres affaires et donner de l'essor à leurs industries.

L'honorable député d'Ontario-nord (M. S. Sharpe) dit qu'il appuierait la politique du Gouvernement si l'on ajoutait deux Dreadnought aux navires que l'on projette de construire. Sur ce point, je ne partage pas son avis. Si l'on devait construire d'autres navires que ceux que prévoit le projet du Gouvernement, je voudrais que ce fût des navires de commerce. A mon sens, une marine marchande doit être le corrollaire d'une marine de guerre. Ces navires, en temps de guerre, serviraient à approvisionner sans frais la marine anglaise et auraient ainsi une réelle valeur commerciale.

Ils serviraient à former des marins canadiens. Si nous construisions ces navires pour le transport des céréales, des viandes, des produits laitiers, nécessaires à l'approvisionnement de la marine impériale, cela dégrèverait d'autant le budget de la Grande-Bretagne et doterait le Canada d'une marine marchande qui permettrait à nos cultivateurs de faire concurrence aux autres pays sur les marchés étrangers. Tant que le Canada continuera à faire partie de l'empire, le meilleur moyen de conserver sa bonne renommée consiste à persister à gérer lui-même ses affaires politiques. C'est ce que font l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Afrique australe; c'est ce que fait à sa manière toute colonie autonome de l'empire; et c'est le meilleur moyen d'assurer le développement de la puissance nationale.

On attribue à M. Goldwin Smith les paroles suivantes:

> Si le Canada doit avoir une marine, la première chose à faire sera de definir clairement à qui appartiendra le droit de déclarer la guerre.

C'est ce qui semble surtout préoccuper l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty). L'existence d'une marine canadienne ne change absolument rien à l'obligation du Canada de prendre part aux guerres de l'empire. Que nous ayons une marine, que nous payions le Gouvernement pour nous protéger ou que nous persistions à ne rien faire à l'égard de la défense navale, tant que le Canada fera partie de l'empire, il sera exposé à être attaqué par tout pays venant en guerre avec l'Angleterre, et on peut compter que l'ennemi n'hésitera pas à diriger ses coups sur le point le plus vulnérable et le moins préparé à la défense. Mais si le Canada se montre disposé à participer à la défense de l'empire, le roi ne voudra pas, s'il tient à notre concours, déclarer de guerre sans consulter le Gouvernement canadien.

Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps, et je termine en disant que je suis contraire et à l'amendement du chef de l'opposition et au sous-amendement de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk); je voterai avec plaisir en faveur de la politique ministérielle, et en votant ainsi je crois agir dans l'intérêt bien entendu de mes commettants.

M. ARTHUR MEIGHEN (Portage-la-Prairie): En intervenant dans ce débat à une heure aussi avancée, je ne me propose pas de discuter la motion du premier ministre, ni l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition.

Par déférence pour mes honorables collègues, je m'abstiendrai de donner les raisons de mon attitude et voterai sans rien dire de ces deux propositions. Mais les circonstances me font un devoir de motiver le vote que j'entends donner sur le sous-amendement proposé par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). L'honorable député demande que le projet soit soumis au peuple au moyen d'un plébiscite et que l'occasion soit fournie aux électeurs de faire connaître leur sentiment à l'égard du programme naval du Gouvernement. On pourrait croire qu'une proposition conçue en de pareils termes devrait avoir l'appui de tous les partisans du gouvernement responsable, de tous ceux qui sont en faveur d'un contact intime entre le peuple et le Gouvernement sur toute question législative; il s'en trouvera peut-être pour prétendre que ceux qui voteront contre cette proposition ne sont pas disposés à s'en rapporter implicitement au jugement de leurs commettants. Je ne partage l'avis ni des uns ni des autres. Nul plus que moi ne se rend compte de l'importance d'avoir un Parlement en contact avec le peuple chaque fois qu'il s'agit de voter une loi importante. Je ne suis pas non plus de ceux qui prétendent qu'il n'est pas de circonstance—et la présente est peut-être de ce nombre—où des questions d'importances primordiales ne devraient pas d'abord être soumises au juge-

ment du peuple. Je ne partage pas la manière de voir de ceux qui ont soutenu qu'en temps opportun et en certaines circonstances déterminées, il n'est pas de notre devoir, avant de voter une loi de cette nature, d'en appeler d'abord au peuple par des voies constitutionnelles.

Je diffère tout particulièrement d'opinion avec le ministre de la Milice qui, il y a quelques jours, soutenait qu'il n'existe absolument aucun précédent pour soumettre au peuple une proposition comme celle que comporte l'amendement du chef de l'opposition. Je citerai un extrait du discours de l'honorable ministre. Il rapporte d'abord les paroles suivantes du chef de l'opposition:

Qu'aucun programme définitif, entraînant une forte mise de fonds dans les années à venir pour une semblable fin, ne devrait être adopté avant d'avoir été soumis au peuple et avoir reçu son approbation.

Puis, commentant ces paroles, l'honorable ministre ajoute:

J'ose affirmer que jamais, dans le parlement britannique, ni même dans le parlement canadien, on n'a eu connaissance d'une interprétation aussi fausse du gouvernement responsable. Le peuple nous a envoyés ici pour y traiter toutes les questions publiques ayant quelque importance. Chaque fois qu'une question importante sera soulevée, prétendra-t-on qu'il nous faudra retourner devant le peuple, surtout après que le Parlement aura donné son adhésion unanime à une certaine ligne de conduite?

C'est le 10 février que le ministre de la Milice parlait ainsi. Or, contrairement à sa prétention, je maintiens que le Parlement a déjà consacré le principe de l'appel au peuple et que le ministre de la Milice lui-même a déjà affirmé la théorie qu'il répudie si énergiquement aujourd'hui. C'était à l'occasion d'une motion faite en 1881 par un membre du parti qui détient aujourd'hui le pouvoir, et conçue en des termes à peu près semblables à ceux dont se sert le chef de l'opposition. Sir Frederick Borden, parlant en faveur de cette résolution en 1881, déclarait ici même que, à son avis, avant de faire adopter le projet de loi concernant le Pacifique-Canadien, le Gouvernement devait en appeler au peuple. M. Béchard, alors membre du Parlement, député libéral, proposa la résolution suivante, dont le texte se trouve page 712 (voir anglais) des Débats de 1881:

Ce marché ne devrait pas être ratifié avant que le peuple ait eu l'occasion de faire connaître son sentiment au moyen d'une élection générale.

C'est précisément le principe énoncé dans l'amendement proposé par le chef de l'opposition.

Non seulement ce principe a alors pris corps dans le programme du parti libéral et en a fait parti, mais les membres mêmes du ministère qui lui reprochent d'être inouï, d'être une tare du Gouvernement responsable ont parlé et voté en sa faveur. M. Béchard, qui est censé avoir exprimé les sentiments de tous ceux qui ont appuyé sa proposition, a tenu le langage suivant:

J'ai prétendu qu'il fallait soumettre cette question au peuple. Une prétention était que, dans une question d'une aussi grande importance pour le bonheur ou le malheur de ce pays, le peuple devait avoir l'occasion de se prononcer sur le nouveau programme que le gouvernement a soumis.

Il est vrai que cette question du chemin de fer du Pacifique est devant le peuple depuis plusieurs années, et qu'il a été arrêté qu'on construirait un chemin mettant les provinces de l'Est en communication avec celles de l'Ouest, et que ce chemin devait se prolonger jusqu'aux côtes du Pacifique; mais il est également vrai que le programme arrêté pour atteindre ce but et maintenant devant la Chambre est tout à fait nouveau pour le peuple....

Telles sont les paroles que proféra M. Béchard et qu'approuvèrent tous les membres du Gouvernement, qui étaient présents. M. Béchard ajoutait:

Nous ne savons pas quel est aujourd'hui le sentiment du peuple relativement à ce projet....Je crois qu'il nous est difficile de dire quel est le véritable sentiment du peuple au sujet de cette question, et que le seul moyen de nous en assurer serait de lui soumettre la question.

Et le ministre da la Milice a approuvé ces paroles et la résolution qu'elles appuyaient, et il a voté en faveur de cette dernière, ainsi que les personnes suivantes qui sont membres du ministère actuel: sir Frederick Borden, sir Richard Cartwright, sir Wilfrid Laurier et l'honorable William Paterson. Ainsi, lorsque ces messieurs se présentent devant nous et votent contre l'amendement du chef de l'opposition, ils admettent non seulement qu'ils ont modifié leur programme, mais qu'ils ont changé la base de la politique qu'ils suivaient.

Ceci étant dit, j'ai affirmé qu'il n'est pas seulement sage, mais que c'est un devoir sacré pour la Chambre, avant de changer les assises de la constitution de notre pays, de donner au peuple, en temps et lieu, l'occasion d'exprimer son avis. Néanmoins, d'après ma manière d'envisager la situation, il m'est impossible d'appuyer l'amendement du représentant de Jacques-Cartier (M. Monk). En premier lieu, je dois refuser de voter pour cet amendement, parce que je conçois qu'avant de demander au peuple de se prononcer sur une question, nous devons la faire connaître. Je suis d'avis qu'on nous a imposé le devoir et la responsabilité de dire oui ou non chaque fois que la Chambre est saisie d'une proposition. Ensuite, la situation pourra changer, mais nous ne pouvons pas, avant de nous prononcer, rejeter cette res-

ponsabilité sur nos électeurs ou sur la population canadienne. Voilà le principe du Gouvernement responsable tel que je le comprends. Ceci soit dit avec toute la déférence que je dois à ceux qui voient la situation sous un jour différent.

S'il n'y avait que cette raison, si je concevais que je dois d'abord me prononcer ou, sinon, refuser de m'acquitter du devoir sacré qui m'incombe, et si, pour cette unique raison, j'étais tenu de dire quelle est mon opinion, je devrais voter contre l'amendement du représentant de Jacques-Cartier. Mais, j'ai d'autres excuses à offrir.

En deuxième lieu, d'après mon interprétation des coutumes parlementaires et comprenant qu'un sous-amendement implique le rejet de l'amendement lui-même, je ne puis, pour cette raison, appuyer le sous-amendement. J'ai peut-être tort, mais croyant qu'il est de mon devoir envers mes électeurs d'approuver l'amendement du chef de l'opposition, afin d'être l'interprète de leurs sentiments, je comprends que je ne puis pas voter pour un sous-amendement, parce qu'à mon avis, si je le faisais, je donnerais la préférence au sous-amendement. C'est ce que je refuse de faire ce soir.

Si ces deux raisons étaient les seules, je croirais une attitude inattaquable en votant contre la proposition du député de Jacques-Cartier (M. Monk). Mais, j'en ai une autre. Elle ne me paraît pas aussi puissante ni aussi convaincante qu'aucune des deux autres que j'ai invoquées.

Le représentant de Jacques-Cartier a exposé les motifs qui l'ont engagé à soumettre cet amendement et il a exprimé des sentiments que non seulement je ne partage pas, mais que je dois renier aussi clairement et aussi fortement que possible. Je ne prétends pas que ceux qui se croient tenus d'appuyer cet amendement doivent nécessairement partager et affirmer les doctrines et les sentiments exprimés par le représentant de Jacques-Cartier; mais ils sont tellement opposés à ceux que j'entretiens sur des sujets qui ont, à mes yeux, une importance plus qu'ordinaire, que je ne saurais trop m'en éloigner ni déclarer trop fortement ou indiquer trop clairement à la population de mon district électoral et au public que je les renie complètement.

Je ne parle pas de tout ce qu'a dit le représentant de Jacques-Cartier, mais seulement de ses attaques contre la diplomatie britannique que, selon moi, il a accusée d'avoir trahi les intérêts du Canada. En ce qui concerne ce qu'il a dit sur ce sujet, je ne dois rien épargner pour établir que je ne partage pas ses sentiments. Par conséquent, pour la raison maîtresse que je croirais trahir la confiance que m'a témoignée un grand collège électoral, je refuse de voter pour la proposition soumise par le député de Jacques-Cartier. Je refuse de prendre une attitude qui me paraît contraire à la noble mission qu'on m'a confiée.

Ayant expliqué ma position, ayant, sans crainte et sans hésitation, considéré la question avec le soin qu'exigent ses graves conséquences et son extrême importance, ayant accompli de mon mieux le devoir qui m'incombe, la situation changera; mais, dans le moment, vu la forme de notre gouvernement et les principes les plus clairs, principes qui à mes yeux sont plus qu'évidents, je ne puis consciencieusement ni logiquement appuyer le sous-amendement.

M. THOS. MACNUTT (Saltcoats): Je ne pourrais guère ajouter du nouveau au présent débat et je me propose d'être bref. Je crois que nous pouvons affirmer sans crainte qu'un jour ou l'autre l'empire sera menacé d'une guerre. Les nations s'arment et le millénium n'est pas encore arrivé. La Grande-Bretagne a été dans le passé et elle est encore prête à nous défendre. Pendant que ses colonies grandissaient, elle leur disait: Continuez à prendre des forces, je vous protégerai et je compte que, lorsque vous serez fortes, vous contribuerez un peu à la défense générale de l'empire.

Cette question se pose: Que fera le Canada? Je ne crois pas que les Canadiens aient l'intention de se mettre plus longtemps à l'abri derrière les canons de la Grande-Bretagne ou la doctrine Monroe. Je suis d'avis qu'ils comprennent qu'il est de leur devoir de faire quelque chose pour participer à la défense de l'empire.

Quelle ligne de conduite doivent-ils adopter? Trois propositions sont soumises à la Chambre. La première est de construire une flotte canadienne. Des députés de l'opposition disent que ce sera une flotte de fer-blanc; mais, dans ce cas, on pourrait appliquer cette épithète à plusieurs unités de la flotte d'autres nations.

Si j'ai bien compris, notre flotte sera alliée à la marine anglaise et prête à jouer son rôle sous la direction de l'amirauté anglaise. Je ne suis pas un spécialiste dans les questions navales. Bien que plusieurs stratèges se soient révélés au cours du présent débat, je ne prétends pas en être un. Mais je connais l'opinion de quelques spécialistes. Je crois que les Dreadnought ne seront pas les seuls vaisseaux qui prendront part aux guerres de l'avenir. Il faudra protéger les routes commerciales, les dépôts de charbon et les voies de communications. Cela se fera, non pas avec l'aide des Dreadnought, mais au moyen de croiseurs rapides et, aux termes du présent bill que la Chambre adoptera sans doute, le Gouver-

nement se propose de créer une flotte semblable.

Si la guerre venait, malheureusement, à se déclarer, ce serait un jour glorieux pour le Canada d'être en mesure de protéger, de sa propre flotte, les nombreux vaisseaux chargés de blé et de bêtes à cornes canadiens en route pour le siège des hostilités. Sans cette aide, en effet, les Dreadnought de l'Angleterre seraient de peu d'utilité. Ainsi, le Canada serait fidèle à son devoir de se subvenir à elle-même par son unité de flotte au sein de l'empire britannique.

Si les contingents canadiens avaient été confondus parmi les troupes anglaises, lors de la guerre sud-africaine, le Canada eût perdu beaucoup du prestige qu'ils se sont acquis. Ces contingents, en effet, ayant été distinctement reconnus comme canadiens, ont eu la pleine valeur de leurs nobles actions.

Au point de vue purement commercial, le coût estimatif de la dépense serait de soixante cents par tête de la population actuelle. Mais cet impôt ne pourrait que diminuer avec l'accroissement de la population, et la poussée qui serait donnée à l'industrie de construction de navires ferait bénéficier les contribuables d'autant.

On a dit que quelques-uns des habitants de ce pays manquent de fidélité. Je crois que, dans un sens, les Canadiens sont plus attachés à l'Angleterre que les Anglais eux-mêmes. Ils sont fidèles jusque dans la moëlle. Ils n'expliquent peut-être pas leur fidélité, mais ils la sentent; ils ont prouvé leur attachement et ils sont encore prêts à le faire, à se sacrifier eux-mêmes et à verser leur sang pour la patrie, au besoin.

Je désire signaler à la députation, une couple de paragraphes que j'emprunte au résumé du résultat des séances de la conférence impériale, et je crois que l'avis ici exprimé produira une impression sur la Chambre:

Prenant d'abord le plan de la dépense de £600,000, l'amirauté suggéra après discussion que le gouvernement canadien pourrait créer une flotte de croiseurs et de contre-torpilleurs comprenant quatre croiseurs de la classe perfectionnée Bristol, un croiseur de la classe Boadicea, et six contre-torpilleurs de la classe perfectionnée River. Relativement aux sous-marins, il serait sage de différer leur construction, parce qu'ils exigent un complet très bien dressé et spécialisé.

Le Boadicea et les contre-torpilleurs pourraient être placés sur la côte de l'Atlantique, et les croiseurs Bristol partagés entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique. Le nombre d'officiers et d'hommes pour cette flotte de 11 bâtiments serait de 2,194, et le coût des vaisseaux suggérés, y compris les réparations et l'entretien, l'intérêt et le fonds d'amortissement de la dépense imputée sur le capital, avec la solde, etc., du personnel, aux taux canadiens, ne dépasserait pas, s'attendait-on, £600,000 par année.

M. MACNUTT.

Voilà ce qu'a suggéré l'amirauté, et c'est précisément ce que le Gouvernement se propose de faire. Si je comprends bien, ce projet a eu l'appui du chef de l'opposition, du représentant de Toronto-nord (M. Foster) et de plusieurs autres. Je suis un habitant de l'Ouest et je ne sais guère ce qui se passe dans l'Est, mais le premier coup porté dans l'Ouest contre ce projet l'a été par l'honorable Robert Rogers, du Manitoba, et il semble qu'il ait réussi à imposer sa manière de voir aux membres de l'opposition qui ont certainement changé leur fusil d'épaule depuis quelques semaines.

Je demande à la Chambre la permission de faire une autre citation.

C'est l'opinion d'un conservateur éminent qui a été trésorier provincial de Québec et qui est président de l'Association conservatrice. M. Atwater dit:

Ce que l'Anglais admire c'est un homme qui peut compter sur ses propres forces, et j'ai constaté que ce qu'ils admirent en Canada c'est l'effort que le peuple canadien fait pour se construire une flotte qui soit à lui. Ils admirent et respectent chez les Canadiens comme chez toute autre nation ou colonie l'aptitude à se suffire a soi-même. Jusqu'à présent les Anglais se sont donné des airs protecteurs vis-à-vis du Canada, parce qu'ils savaient que si nous avions maille à partir avec quelqu'un ils seraient obligés de nous défendre, mais si le Canada a sa propre marine et s'il peut se défendre lui-même ce sera différent. Le plus tôt nous aurons notre marine, le mieux ce sera. C'est une nécessité; il faut que nous l'ayons et il ne sert à rien de retarder. Il nous faut prendre soin de nous-mêmes en matières navales tout comme nous le faisons en matières militaires. Il n'y a aucun doute que ce soit là l'opinion parmi les Anglais, et ils considèrent que cette question est tout à fait en dehors de la politique, comme elle devrait l'être.

Voilà ce qu'à dit M. Atwater, C.R., ex-trésoirer provincial, qui est revenu lundi soir d'un voyage de deux mois, passés en Angleterre, où il a assisté aux élections générales et où il a eu beaucoup d'occasion de sonder l'opinion publique au sujet de cette question et d'autres questions importantes.

" L'opinion générale que j'ai entendu exprimer durant mon séjour en Angleterre ", dit M. Atwater, " est que nous devons conquérir le respect des gens de la mère patrie plutôt en nous montrant capables de nous défendre, que nous ne le pourrions au moyen d'une simple contribution en argent, à moins qu'il ne s'agisse d'un fort montant et d'une contribution permanente. Cela ne paraîtrait pas judicieux à un grand nombre de Canadiens, et nul parti canadien ne saurait préconiser une pareille mesure. L'opinion de tous ceux qui ont étudié les affaires impériales était à l'effet qu'ils auraient plus de respect pour toute partie de l'empire qui se préparait à se défendre elle-même que pour une colonie qui proposerait de donner une somme plus ou moins—probablement moins—suffisante pour le maintien de la marine britannique."

"Et je suis parfaitement d'accord avec eux sur ce point", ajoute M. Atwater, "Afin de sauvegarder notre propre dignité, en même temps que pour conserver le respect de la mère patrie, nous devrions nous procurer notre propre marine, et le plus tôt nous pourrons l'avoir en bon ordre le mieux ce sera. Il faudra beaucoup de temps pour cela, même avec l'aide de l'énorme expérience de l'Angleterre en matières navales. Et il me semble que les Canadiens devraient s'unir pour cette œuvre sans distinction de partis politiques."

Ce projet naval, dit M. Atwater, attirait beaucoup l'attention en Angleterre, et le peuple anglais a été frappé de l'idée que les possessions d'outre-mer construisaient des navires et les armaient pour la défense impériale. De même, la mère patrie a été vivement impressionnée par la manière dont le Canada et les autres possessions ont envoyé leurs soldats combattre dans le Sud-Africain, où une contribution en argent n'eut pas été remarquée ou eut été considérée comme une manière pusillanime d'accepter le devoir de la défense de l'empire. La Grande-Bretagne est très riche, et une contribution de dix millions de louis, serait une simple affaire de comptabilité, et n'aurait pas pour effet de réduire l'impôt. Mais la participation réelle et physique à la défense de l'empire a enflammé l'imagination britannique et a excité l'admiration.

Je crois, monsieur l'Orateur, que cela donne une juste idée de l'opinion publique dans la mère patrie. Il y a une partie de ce bill qui me frappe comme étant d'une grande importance, et c'est la disposition relative aux navires-écoles et aux collèges de la marine. Nous savons tous que le Mathurin de jadis a perdu sa mission de nos jours, où les navires sont mus par la vapeur. Il ne s'agit plus de grimper dans les mats. Les mécaniciens et les chauffeurs voient à la propulsion du navire, et les marins ne sont plus que des hommes de combat qui peuvent manœuvrer la grosse artillerie. L'établissement de ces navires-écoles permettra à un grand nombre de nos superbes marins d'apprendre les devoirs du service à bord d'un vaisseau de guerre moderne, et de cette manière le Canada devrait pouvoir fournir un corps nombreux d'excellents marins pour les équipages de ces navires. Je crois que dans la mère patrie on ne tient pas autant à avoir des navires qu'à avoir des hommes, et à l'appui de cette opinion, je cite "The Navy", organe de la ligue de la marine britannique, qui dit dans sa dernière édition:

Le manque d'hommes est très sérieux. Bien que les équipages aient été réduits au minimum possible, il n'y avait à la fin de novembre que 1,600 hommes aux casernes navales de Portsmouth, y compris les chauffeurs en entraînement. C'est environ le tiers du nombre requis. La situation de Portsmouth n'étant nullement exceptionnelle, et la même rareté d'hommes se faisant sentir à Chatham et a Devonport, il est évident que même les 15,000 hommes supplémentaires dont on a parlé ne suffiraient pas aux exigences de la situation actuelle.

Cela semble indiquer que la mère patrie préférerait des hommes à une subvention en argent ou même à l'achat de navires pour la marine royale. Ce qu'il nous faut ce sont les moyens d'exercer nos jeunes Canadiens sur mer comme sur terre, et la proposition du Gouvernement nous offre certainement cette occasion. L'amendement du chef de l'opposition demande que nous offrions à la mère patrie une contribution qu'elle ne tient évidemment pas beaucoup à avoir, et il demande aussi l'appel au peuple au sujet de la marine. L'amendement à l'amendement demande le référendum pur et simple. A la dernière élection, dans ma division électorale, je me suis trouvé dans une singulière position. J'avais deux adversaires, un conservateur et un indépendant. Le programme du candidat indépendant, qui était un homme très respectable, et qui avait l'appui d'un journal rédigé par un bon écrivain, était en faveur d'un référendum, et, bien que son parti fût bien organisé dans le district, il n'a reçu que 374 votes et il a perdu son dépôt. En conséquence, je crois pouvoir dire que mes commettants ne veulent pas d'un référendum, et si nous devons accepter ce résultat comme un bon échantillon de l'opinion publique dans le reste du Dominion, le peuple canadien en général n'est pas en faveur du référendum.

Il est évident que si le Gouvernement soumettait au peuple tout projet de loi organique présenté à la Chambre, il n'y aurait plus que des référendums. Or, les élections fédérales ayant lieu à peu près tous les quatre ans, je crois que le peuple est assez satisfait des rouages constitutionnels à sa disposition. Je conçois qu'en votant en faveur du bill de la marine tel que présenté par le Gouvernement, je vais exprimer les sentiments de la population qui m'a donné mandat de la représenter ici.

(Le sous-amendement de M. Monk, mis aux voix n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Blondin,	Lortie,
Broder,	Monk,
Chisholm (Huron),	Nantel,
Currie (Simcoe),	Paquet,
Doherty,	Sharpe (Ontario),
Forget,	Verville,
Herron,	White (Renfrew),
Jameson,	Wilcox (Essex),
Lewi	Worthington.—18.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Allen,	McAllister,
Armstrong,	McCall,
Arthurs,	McCarthy,
Aylesworth,	McCoig,
Barker,	McColl,

Barnard,
Beauparlant,
Béland,
Best,
Bickerdike,
Black,
Blain,
Borden (Halifax),
Boyce,
Boyer,
Bristol,
Brown,
Bureau,
Burrell,
Campbell,
Carrier,
Carvell,
Cash,
Champagne,
Chew,
Chisholm (Antigonish)
Chisholm (Inverness),
Clark (Red-Deer),
Clarke (Essex),
Congdon,
Conmee,
Cowan,
Crothers,
Currie (Prince-Edouard),
Delisle,
Demers,
Devlin,
Douglas,
Dubeau,
Ecrément,
Edwards,
Elson,
Emmerson,
Ethier,
Fielding,
Fisher,
Fortier,
Fowke,
Fraser,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gervais,
Girard,
Gladu,
Goodeve,
Gordon (Nipissing),
Graham,
Guthrie,
Haggart (Lanark),
Haggart (Winnipeg),
Harty,
Henderson,
Hodgins,
Hughes,
Hunt,
Kidd
King,
Knowles,
Kyte,
Lachance,
Lafortune,
Lake,
Lalor,
Lancaster,
Lanctôt (Laprairie-et-Napierville),
Lanctôt (Richelieu),
Lapointe,
Laurier (sir Wilfrid),
Lavergne,
Law,
McCraney,
McKenzie,
McLean (Huron),
McLean (Sunbury),
McMillan,
Maddin,
Magrath,
Major,
Marcile (Bagot),
Marshall,
Martin (Montréal, Sainte-Marie),
Martin (Régina),
Martin (Wellington),
Mayrand,
Meighen,
Meigs,
Michaud,
Middlebro,
Miller,
Molloy,
Murphy,
Nesbitt,
Neely,
Oliver,
Owen,
Papineau,
Pardee,
Parent,
Pickup,
Porter,
Proulx,
Prowse,
Pugsley,
Rankin,
Reid (Ristigouche),
Richards,
Rivet,
Robb,
Roche,
Ross (Middlesex),
Ross (Rimouski),
Roy (Dorchester),
Roy (Montmagny),
Russell,
Rutan,
Savoie,
Schaffner,
Schell,
Sealey,
Séguin,
Sexsmith,
Sharpe (Lisgar),
Sinclair,
Smith (Middlesex),
Smith (Nanaïmo),
Smith (Stormont),
Smyth,
Sperry,
Sproule,
Staples,
Stewart,
Stratton,
Talbot,
Taylor (Leeds),
Taylor (New-Westminster),
Templeman,
Thoburn,
Thornton,
Tobin,
Todd,
Tolmie,
Turcotte (Nicolet),
Turcotte (Comté de Québec),
Turgeon,
LeBlanc,
Lemieux,
Lennox,
Loggie,
Lovell,
Low,
Macdonald,
Macdonell,
MacNutt,
Turriff,
Wallace,
Warburton,
White (Victoria, Alta),
Wilson (Laval),
Wilson (Lennox-et-Addington),
Wright.—175.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
Borden (sir F.),	Foster (Hon. G. E.),
Brodeur (Hon. L. P.),	Ames,
Paterson (Hon, W.),	Crosby,
Harris,	Beattie,
Gordon (Kent),	Osler,
McIntyre,	Maclean (York).

(Le sous-amendement est rejeté.)

REJET DE L'AMENDEMENT DE M. R. L. BORDEN.

M. WILLIAM THOBURN (Lanark-nord): Monsieur l'Orateur, avec votre permission et celle de la députation, je dirai quelques mots sur cette importante question. Depuis deux ou trois semaines l'atmosphère de cette Chambre est surchargée de rumeurs de guerre. Des Dreadnought à notre droite, à notre gauche, tirant des salves, faisant éclater leurs tonnerres, tels nous ont paru les discours des honorables députés. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce qui s'est dit de part et d'autre. A entendre certains députés, il est difficile de saisir exactement ce qu'ils pensent. L'honorable député de Huron-sud (M. M. Y. McLean) a dit, l'autre jour:

> Je remarque que la plupart des membres de la gauche sont mécontents du projet de loi qui nous occupe, parce qu'ils en jugent la portée insuffisante. J'éprouve moi-même une certaine déception, mais elle est agréable; je craignais, en effet, que le Gouvernement n'invitât la Chambre à approuver quelque projet compliqué tendant à imposer immédiatement au pays la dépense de plusieurs millions que, suivant moi, on aurait pu faire servir plus utilement à la mise en valeur de nos richesses latentes.

Or, comment le Gouvernement va-t-il pouvoir donner effet à son intention de consacrer cinq millions à la construction d'une marine s'il craint toujours de faire cette dépense? L'honorable député a ajouté:

> Je crois que tout ce que nous faisons nous devrions le faire uniquement dans l'intérêt et pour l'avantage du Canada, et non pas pour acquitter une prétendue dette de notre part envers la mère patrie.

Des députés siégeant de ce côté-ci de la Chambre ont été accusés de déloyauté. Je ne vois pas que l'honorable député fasse preuve de beaucoup de loyauté en disant que tout ce que nous faisons, nous devons le faire non pour l'avantage de la mère patrie,

mais pour celui du Canada. Il y a quelques semaines, un honorable député, siégeant de l'autre côté de la Chambre, parlait de l'avantage que le Canada a retiré du tarif de faveur. Je lui demandai quel grand avantage le Canada a retiré de ce tarif. Cette question, je la croyais convenable et de nature à provoquer une réponse sérieuse; mais, pour toute réponse, l'honorable député nous parla d'une école dans le mur de laquelle il y avait un trou qu'on avait caché en le couvrant d'un pavillon. J'ai pensé que l'honorable député ne nous parlait de ce trou que dans l'intention de s'y introduire, au lieu de répondre nettement à ma question. Mais l'honorable député de Huron-sud (M. M. Y. McLean) y a répondu mieux que personne.

Monsieur l'Orateur, je voudrais faire descendre les députés de la gauche des sphères de la spéculation où quelques-uns d'entre eux aiment tant à séjourner au domaine de la réalité. Si je réussis, ils s'apercevront que le Canada n'a jamais reçu un seul dollar de la Grande-Bretagne sans lui en remettre l'équivalent. On dira peut-être, on l'a déjà dit ici même, que la Grande-Bretagne est le meilleur débouché de notre surproduction. Cela est parfaitement vrai, mais il est également vrai que les services sont mutuels, car elle a autant besoin de son marché. Et elle ne nous a jamais donné pour nos produits, nos pommes, notre fromage, notre beurre, nos bœufs, notre bacon, nos céréales, un farthing de plus que le prix qu'elle aurait payé pour se les procureur ailleurs, ou parce qu'ils étaient de provenance canadienne. Au contraire, pendant des années elle a persisté à interdire l'entrée de notre bétail sur ses marchés. Notez bien que je ne l'en blâme pas. Si elle considère que cette conduite est favorable à sa population, elle a parfaitement le droit de la tenir et nous n'avons lieu de nous plaindre. Mais voici ce que je veux faire ressortir: la Grande-Bretagne suit la ligne de conduite qu'elle croit avantageuse pour sa population, sans tenir compte de ce qui peut en résulter pour le Canada; c'est pourquoi je déclare qu'à cet égard comme sous tous les autres rapports nous devons imiter son exemple.

Je suis heureux de cette franche déclaration de la part de l'honorable député de Huron-sud. Quand je songe aux millions que représente l'outillage des filatures de ce pays qui ont fermé leurs portes, et au chômage de milliers de gens, résultat de notre tarif de faveur, il me semble que le Gouvernement devrait remédier à cet état de choses, dans l'intérêt de nos ouvriers, surtout après avoir entendu un de ses plus fervents amis déclarer que la Grande-Bretagne n'a jamais payé nos produits un sou ni une fraction de sou plus cher qu'elle n'a payé ceux d'aucun autre pays.

Certains députés siégeant de l'autre côté de la Chambre ont cherché à faire croire au peuple canadien et au peuple anglais que nous nous opposons à l'idée d'accorder de l'aide à la mère patrie en temps de guerre. Il n'en est pas ainsi. Les membres du loyal parti conservateur sont disposés à accorder de l'aide à la Grande-Bretagne et à l'accorder immédiatement s'il le faut. Je ne comprends pas pourquoi nos adversaires nous accuseraient de ne pas vouloir accorder d'aide à la Grande-Bretagne en cas de besoin. J'ai ici la proposition d'amendement du chef de l'opposition; je n'y trouve pas un seul mot qui puisse induire qui que ce soit à nous accuser de la sorte. Je ne lirai pas toute la proposition d'amendement, j'en lirai seulement un article:

Que, entre temps, le meilleur moyen de satisfaire au devoir immédiat du Canada, et de venir en aide aux nécessités imminentes de l'empire, est de mettre sans délai à la disposition des autorités impériales, à titre de contribution volontaire et loyale de la part du peuple canadien, une somme suffisante pour acheter ou construire deux bâtiments de guerre ou cuirassés du type Dreadnought le plus moderne, laissant à l'amirauté la latitude complète de dépenser cette somme à tels moments et pour telles fins de défense navale qui, à son avis, pourront le mieux contribuer à augmenter la force unie de l'empire, et à en assurer ainsi la paix et la sécurité.

Quelques VOIX: Au point!

M. THOBURN: Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps, mais des honorables membres de la droite ont parlé pendant trois longues heures lorsqu'il ne leur aurait fallu que quelques minutes pour exposer les renseignements qu'ils ont donnés. Je tiens à la main une photographie du dernier navire de guerre qui a été ajouté à la flotte anglaise, et mon sang s'échauffe quand je compare cette photographie avec le genre de vaisseaux que le Gouvernement se propose de construire; ce serait un honneur pour le Canada si le Gouvernement construisait un navire de ce genre au lieu des petits bateaux de rivière qu'il veut construire.

Je donnerai la description de ce navire en quelques mots. Récemment le nouveau Dreadnought, le "Vanguard" a quitté Burrow au milieu d'un grand enthousiasme pour aller à Devonport. Ses dimensions sont: longueur, 500 pieds; déplacement, 19,250 tonnes; force de chevaux indiquée, 24,500; vitesse, 22 nœuds à l'heure; il a été construit en un peu plus de 19 mois, et la pensée m'est venue quelle belle chose c'eût été pour le Canada si nous avions donné ce Dreadnought à la mère patrie, et si au lieu de s'appeler "His Majesty's Ship Vanguard" on l'eut appelé "His Majesty's Ship Canada".

J'approuve de tout cœur l'amendement de mon honorable ami le chef de l'opposition (M. Borden). J'appuie mon chef sur cette question. Le grand parti conservateur du Canada est uni à son chef. Plus que cela, je crois que la grande majorité du peuple canadien l'approuve.

Mon honorable ami le député de Haldimand (M. Lalor) a dit qu'il désirait sin-

cèrement voir la paix régner entre l'Angleterre et les autres nations. J'approuve de tout cœur ce désir et je ne pourrais mieux faire dans cette occasion que de répéter les paroles de Sa Majesté le roi touchant la paix universelle que je trouve dans les journaux anglais en date du 3 mars, paroles qu'il a prononcées à une réception accordée aux archevêques de Cantorberry et aux membres du clergé de chaque diocèse. Le roi Edouard a prononcé des paroles dignes d'être notées au sujet de la paix, en réponse à l'adresse qui lui a été présentée.

M. NESBITT: J'en appelle au règlement. L'honorable député n'a pas le droit de mentionner les paroles du roi.

M. l'ORATEUR: La décision a déjà été donnée dans la chambre des communes en Angleterre et dans cette Chambre, l'autre soir, que l'on ne peut se servir du nom de Sa Majesté le roi ou de Son Excellence le Gouverneur général dans un débat.

M. THOBURN: Je puis lire le paragraphe sans mentionner le nom du roi.

M. l'ORATEUR: Ce serait un échappatoire. La pratique a été de ne jamais faire allusion aux paroles de Sa Majesté.

M. THOBURN: Alors, je puis exprimer mes propres sentiments sur la question. Votre appréciation de mes efforts pour maintenir la paix du monde me fait plaisir.

Sir WILFRID LAURIER: Ecoutez! écoutez!

M. NESBITT: Je prétends que l'honorable député ne peut pas faire allusion aux paroles du roi de la manière qu'il essaye de le faire.

M. THOBURN (lisant):

Sur la paix reposent la santé, le bonheur et le progrès matériel de toutes les nations. Je prie constamment que notre pays puisse être préservé des misères et des horreurs de la guerre qui, à notre époque, signifient la perte de millions.

M. NESBITT: Monsieur l'Orateur, je demande une décision sur mon appel au règlement.

M. l'ORATEUR: L'honorable député de Oxford-nord (M. Nesbitt) en appelle-t-il au règlement?

M. NESBITT: L'honorable député enfreint le règlement en continuant à faire allusion aux paroles du roi.

M. l'ORATEUR: J'ai compris que l'honorable député de Lanark se soumettait à ma décision, que le nom du roi ou de son représentant ne peut être mentionné dans un débat devant cette Chambre, et conséquemment, il ne peut pas citer ses paroles. Tout moyen détourné d'éviter cette règle est contraire aux règlements.

M. THOBURN: J'accepte votre décision. Je ne savais pas qu'il fût contraire au règlement de citer les paroles que Sa Majesté a prononcées au sujet de la paix du monde dans une réunion. Je ne croyais pas qu'un membre de cette Chambre pût y avoir objection.

M. l'ORATEUR: Je mets aux voix l'amendement.

(L'amendement de M. Borden n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM	MM.
Armstrong,	Macdonell,
Arthurs,	McCall,
Barker,	McCarthy,
Barnard,	Maddin,
Best,	Magrath,
Blain,	Marshall,
Borden (Halifax),	Meighen,
Boyce,	Middlebro,
Bradbury,	Northrup,
Bristol,	Owen,
Broder,	Perley,
Burrell,	Porter,
Campbell,	Price,
Chisholm (Huron),	Reid (Grenville),
Cowan,	Rhodes,
Crocket,	Roche,
Crothers,	Russell,
Currie (Simcoe),	Sshaffner,
Daniel,	Sexsmith,
Doherty,	Sharpe (Lisgar),
Donnelly,	Sharpe (Ontario),
Edwards,	Symth,
Elson,	Sproule,
Fraser,	Stanfield,
Goodeve,	Staples,
Gordon (Nipissing),	Stewart,
Haggart (Lanark),	Taylor (Leeds),
Haggart (Winnipeg),	Taylor (New-Westminster),
Henderson,	Thoburn,
Herron,	Thornton,
Hughes,	Wallace,
Jameson,	White (Renfrew),
Kidd,	Wilcox (Essex),
Lake,	Willson (Lennox-et-Addington),
Lalor,	Worthington,
Lancaster,	Wright.—74.
Lennox,	
Lewis,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Allen,	McCoig,
Aylesworth,	McColl,
Beauparlant,	McCraney,
Béland,	McKenzie,
Bickerdike,	McLean (Huron),
Black,	McLean (Sunbury),
Blondin,	McMillan,
Boyer,	Major,
Brown,	Marcile (Bagot),
Bureau,	Martin (Montréal, Sainte-Marie),
Carrier,	Martin (Regina),
Carvell,	Martin (Wellington),
Cash,	

Champagne,	Mayrand,
Chew,	Meigs,
Chisholm (Antigonish),	Michaud,
Chisholm (Inverness),	Miller,
Clare,	Molloy,
Clark (Red-Deer),	Monk,
Clarke (Essex),	Murphy,
Congdon,	Nantel,
Conmee,	Nesbitt,
Currie (Prince-Edouard),	Neely,
	Oliver,
Delisle,	Papineau,
Demers,	Paquet,
Devlin,	Pardee,
Douglas,	Parent,
Dubeau,	Pickup,
Ecrément,	Proulx,
Emmerson,	Prowse,
Ethier,	Pugsley,
Fielding,	Rankin,
Fisher,	Reid (Ristigouche),
Forget,	Richards,
Fortier,	Rivet,
Fowke,	Robb,
Gauvreau,	Ross (Middlesex),
Geoffrion,	Ross (Rimouski),
Gervais,	Roy (Dorchester),
Girard,	Roy (Montmagny),
Gladu,	Rutan,
Graham,	Savoie,
Guthrie,	Schell,
Harty,	Sealey,
Hunt,	Séguin,
King,	Sinclair,
Knowles,	Smith (Middlesex),
Kyte,	Smith (Nanaïmo),
Lachance,	Smith (Stormont),
Lafortune,	Sperry,
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Stratton,
	Talbot,
Lanctôt (Richelieu),	Templeman,
Lapointe,	Tobin,
Laurier (sir Wilfrid),	Todd,
Lavergne,	Tolmie,
Law,	Turcotte (Nicolet),
LeBlanc,	Turcotte (Comté de Québec),
Lemieux,	
Loggie,	Turgeon,
Lortie,	Turriff,
Lovell,	Verville,
Low,	Warburton,
Macdonald,	White (Victoria, Alta)
MacNutt,	Wilson (Laval).—129.
McAllister,	

ONT PAIRE.

Ministériels.	Oppositionnistes.
Borden (sir F.),	Foster (Hon. G. E.),
Brodeur (Hon. L. P.),	Ames,
Paterson (Hon. W.),	Crosby,
Harris,	Beattie,
Gordon (Kent),	Osler,
McIntyre,	Maclean (York),

M. L'ORATEUR: Je mets aux voix la motion principale.

M. NORTHRUP: Je me lève pour proposer un amendement à la motion maintenant soumise à cette Chambre; mais comme l'heure est très avancée et que nous avons déjà voté deux fois, peut-être le leader de cette Chambre consentira-t-il à ce que je propose l'ajournement du débat.

Quelques VOIX: Continuez.

Sir WILFRID LAURIER: J'avais compris qu'il avait été convenu entre les whips des deux partis que le débat se terminerait ce soir, mais si mon honorable ami croit qu'il n'aura pas suffisamment de temps pour expliquer son amendement, ce soir, nous ne désirons pas de ce côté-ci de la Chambre, restreindre la liberté de parole, et nous consentons à l'ajournement.

(La motion est adoptée, et la suite de la discussion renvoyée à une prochaine séance.)

Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à minuit et cinquante-cinq minutes du matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 10 mars 1910.

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

1re LECTURE

De trois projets de loi:

Le 1er (n° 153-JJ), provenant du Sénat, tendant à faire droit à James-Albert Green.

(e 2e (n° 164-EE), provenant du Sénat, concernant la compagnie de chemin de fer le Grand-Tronc.

Le 3e (n° 158-NN), provenant du Sénat, tendant à faire droit à Ada Ann Reed.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Par l'honorable Frank Oliver (ministre de l'Intérieur): Le rapport de la commission hydrographique concernant les travaux d'irrigation.

QUESTIONS.

CANAL DE LACHINE.

M. VERVILLE demande:

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement que, le ou vers le 30 mai 1909, des dommages, s'élevant au chiffre de $500 à $600, ont été causés aux appareils producteurs de la force électrique à la station de la rue Mill, sur le canal Lachine, par l'incompétence des employés? S'il en est ainsi, des rapports ont-ils été faits sur ce sujet, et quelles sont les intentions du Gouvernement à l'égard des personnes responsables?

2. Est-il à la connaissance du Gouvernement que les lumières le long du canal Lachine ont, en plus d'une circonstance, été éteintes par suite de négligence de la part de ceux qui en avaient la charge?

3. Le Gouvernement sait-il que des employés en charge des dynamos de ladite station quit-

tent leur poste durant des heures au cours des nuits où ils sont de faction?

4. Quelles sont les fonctions de M. Fitzpatrick, employé sur le canal Lachine? Combien d'heures de travail supplémentaire a-t-il fait durant l'exercice financier 1908-09, et quelle était la nature de son travail?

5. Quelle somme d'argent a été dépensée par Denis O'Brien pour ses frais de transport au cours du même exercice financier, et dans quel but?

6. Quel est le salaire de M. Cousineau et de M. Brennan, sur le canal Lachine? Quelles sont leurs allocations, et quelle sorte d'ouvrage font-ils?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. L'ingénieur a fait rapport que les deux armatures des vieilles dynamos Thompson et Houston pour lumière à arc ont été brûlées au cours de la dernière saison de navigation et qu'il a fallu payer environ $500 pour les réparer. L'accident ne provenait pas de l'incompétence de Daley et de Macey, mais de ce que le système en usage sur la section est du canal est ancien et démodé. Nous nous proposons d'adopter, à courte échéance, le système du courant alternatif à trois phases, maintenant en usage sur la section ouest.

2. Dans certains cas, les lumières se sont éteintes, mais l'ingénieur a toujours cherché à rendre responsable l'employé fautif.

3. Non, mais un nommé Lynch a été congédié pour avoir quitté son poste pendant le jour et avoir laissé fonctionner son générateur sans que personne fût là pour en prendre soin.

4. M. Fitzpatrick est employé sur le canal de Lachine comme plongeur, mais quand il n'a rien à faire à ce titre, il aide aux autres employés: chefs du matériel, charpentiers et mécaniciens. Au cours de l'exercice 1908-09 il a travaillé 564 heures, en dehors des heures régulières, à enlever des obstacles submergés et provenant de barrages, de portes, d'écluses, de pièces de charpente, etc.

5. Au cours de l'année 1908-09 M. Dennis O'Brien a reçu la somme de $665.75 pour avoir examiné, au moins deux fois par semaine, les différents travaux érigés sur le canal, et pour les avoir examinés dans tous les cas où cela était nécessaire.

6. M. J. Brennan est employé comme préposé au carbone, à raison de $45 par mois, et touche une allocation de $10 pour frais de transport le long de la ligne électrique. M. J. Cousineau est employé comme aide pour l'entretien de la ligne à raison de $45 par mois.

ORGANISATEURS DE COMPAGNIES.

M. LEWIS demande:

1. L'attention du ministre de la Justice a-t-elle été attirée sur les révélations récentes parues dans les colonnes du "Saturday Night", de Toronto, au sujet de la manière dont le public ayant de l'argent à placer est devenu la victime d'organisateurs de compagnies?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de présenter une législation qui puisse sauvegarder les intérêts du public à l'encontre de la classe d'organisateurs dont il y est fait mention?

3. Le Gouvernement va-t-il préparer une loi prohibant le recours à des souscriptions publiques pour défrayer les dépenses de propagande, ou, par quelque autre moyen, mettre fin à la méthode par laquelle des organisateurs sans scrupule soutirent l'argent de personnes naïves qui désirent placer leur argent, et dépensent cet argent sans bénéfice pour les souscripteurs?

4. A qui incombe le devoir de poursuivre des individus du calibre de ceux dont les machinations ont été rendues publiques par le "Saturday Night", dans le rapport de l'affaire de G. H. Munroe et autres individus de même calibre?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice):

1. Pas autrement que par certains des articles mentionnés.

2 et 3. Nous avons étudié certains projets d'amendement à la loi des compagnies, mais il n'est guère probable que nous puissions légiférer à ce sujet au cours de la présente session.

4. C'est aux autorités de la province de poursuivre en cas d'infraction à la loi criminelle. C'est à elles à voir à l'administration de la justice dans la province.

WAGON-LITS DE L'INTERCOLONIAL.

M. STANFIELD demande:

1. Le coût des deux wagons-lits en voie de construction pour l'Intercolonial, en vertu d'un contrat avec la Silliker Car Company, d'Halifax, sera-t-il porté comme frais de premier établissement ou d'entretien?

2. Si ces wagons sont renouvelés à titre de frais d'entretien, pourquoi ne sont-ils pas reconstruits par les autorités du chemin de fer dans les nouveaux ateliers destinés aux travaux de construction à Moncton?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Comme frais d'entretien destinés à l'outillage de la ligne.

2. Parce que les travaux de réparations à faire se sont accumulés en attendant que la construction et l'outillage des nouveaux ateliers fussent achevés. Nous avons cru devoir employer, pour le moment, toute l'équipe à remettre dans le meilleur état le matériel roulant qui existait alors.

POSTE DANS LE COMTE DE FRONTENAC.

M. EDWARDS demande:

1. Qui a l'entreprise du transport du courrier pour le bureau de poste de Whitmount, comté de Frontenac?

2. Quels autres bureaux de poste se trouvent le long de sa route?

3. Le service de Whitmount et de ces autres bureaux de postes se fait-il tous les jours, deux ou trois fois par semaine?

4. Quel est le revenu annuel de chaque bureau de poste sur cette route et quelle est la rémunération du courrier?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1 et 2. Le bureau de poste de Whitmount est desservi, les mardis, jeudis et samedis, par Howard M. Wenborn, l'entrepreneur du transport des dépêches entre Kingston et Willetsholme. Les autres bureaux de poste desservis par cet entrepreneur sont: Willetsholme, Pittsferry, Eric et Barriefield. L'entrepreneur touche $400 par année. Whitmount est aussi desservi, les lundis, mercredis et vendredis, par Thomas Driscoll, entrepreneur du transport des dépêches entre D'Arcy et Kingston, pendant que le bateau traversier fait le service entre l'île Howe et la terre ferme. Les autres bureaux de poste desservis par cet entrepreneur sont: D'Arcy, l'île Howe, Eric et Barriefield. L'entrepreneur touche $580 par année.

3. Whitmount est doté d'un service quotidien quand le bateau traversier est employé, et tri-hebdomadaire le reste de l'année. Eric et Barriefield ont un service quotidien, et D'Arcy, l'île Howe, Pittsferry et Willetsholme, un service tri-hebdomadaire.

4. a) D'Arcy, $12 de revenu; Whitmount, $36.08 (pour onze mois); Eric, $44; Barriefield, $251; Pittsferry, $53.70; Willetsholme, $51.

b) Réponse comprise dans celle qui concerne les questions 1 et 2.

COURRIERS CONVOYEURS.

M. SPROULE demande:

Relativement au rapport de la commission royale du service civil, composée de M. J. M. Courtney, C.M.G., d'Ottawa, M. Thos. Fyshe, de Montréal, et M. P. J. Bazin, de Québec, qui contient ce qui suit: 'Vos commissaires ont maintenant à attirer l'attention sur des gens très méritants qui s'exposent, dans l'accomplissement de leur tâche, à de grands dangers. Nous voulons parler des agents du service ambulant".

"Un commis de poste, sur les chemins de fer, endure beaucoup de fatigue. Le wagon dans lequel il travail vient immédiatement après la machine, et ce wagon ne repose que sur deux paires de roues. Bien que la vibration puisse ne pas être plus forte que si ce wagon était plus loin, cependant la tension incessante pour ce genre de travail finit par ébranler les nerfs et par amener d'autres maladies physiques. Les commissaires recommandent que les commissaires des chemins de fer soient autorisés et priés de prendre les mesures nécessaires pour faire mettre des wagons-poste modèles sur tous les chemins de fer du Canada;"—le Gouvernement a-t-il donné effet à ces recommandations? Dans la négative, se propose-t-il de le faire?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Très longtemps avant la recommandation faite par la commission au sujet des wagons de poste, le département a conféré avec les différentes compagnies de chemin de fer en vue d'améliorer la forme et la capacité des wagons dans lesquels se fait le travail de la poste. Tous les nouveaux wagons sont construits maintenant sous l'inspection d'un fonctionaire du département qui est très au courant des nécessités du service tant au sujet de la capacité que de l'outillage. Aucun chemin de fer ne construit un wagon sans en avertir tout d'abord le département pour que nous puissions lui envoyer le fonctionnaire en question et quand les travaux sont finis, avant de mettre le wagon en service, il subit l'inspection de ce fonctionnaire et le département est informé si le wagon est acceptable.

NOUVEL EDIFICE DE L'ETAT.

M. MARSHALL demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de se servir de pierre du Canada pour la construction du nouvel édifice destiné à des départements sur la rue Sussex?

2. Le ministre a-t-il donné instruction aux architectes de mentionner spécialement l'emploi de pierre du Canada?

3. Dans l'affirmative, quelle espèce de pierre sera spécifiée, pierre de sable, pierre calcaire ou granit?

4. Les plans seront-ils préparés par des architectes de l'Etat ou par d'autres architectes en dehors du service administratif?

5. Quand des soumissions seront-elles demandées pour les constructions de la rue Sussex?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Toutes ces questions sont à l'étude.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL DE LA MARINE.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurien tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 95), relatif à la marine du Canada.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings): Monsieur l'Orateur, quiconque a suivi l'évolution de ce bill qui est soumis à l'étude de la Chambre et a surveillé son histoire depuis qu'il a vu le jour pour la première fois le 3 février dernier doit, j'en suis sûr, être convaincu que quelque déesse irritée a dû assister à sa naissance pour jeter la pomme de la discorde dans la politique canadienne. Nous avons employé un temps considérable à discuter l'amendement et le sous-amendement depuis que la motion pour la seconde lecture du bill a été faite et maintenant qu'on a déblayé la route en réglant le sort des deux amendements, nous sommes en présence du bill lui-même.

Je n'hésite pas à exprimer franchement mon opinion et à dire que le projet qui nous est soumis est absolument hors de la compétence du Parlement. Je crois que s'il adoptait ce bill et si le conseil municipal le moins important de ma circonscription votait le jour suivant un règlement pour le supprimer, les deux promulgations seraient aussi valables l'une que l'autre et toutes les deux aussi ridicules. Naturellement, il faut admettre qu'il y a deux façons d'envisager la situation dans laquelle se trouve la Chambre. D'une part, il y a le système adopté par le très honorable chef du Gouvernement, tel qu'il l'a exposé dans son discours prononcé au club Ontario, à Toronto, le 5 janvier dernier. En m'en rapportant au "Globe" du 6 janvier, je constate que le très honorable premier ministre a exposé des vues relativement à l'autorité du Parlement dans les termes suivants:

> Nous sommes sous la suzeraineté du roi d'Angleterre, nous sommes ses loyaux sujets; nous nous inclinons devant lui, mais le roi d'Angleterre n'a pas plus de droit sur nous qu'il ne lui en est accordé par notre Parlement canadien.

J'admets parfaitement, monsieur l'Orateur, que si cette façon de comprendre la loi est régulière, alors le bill relève naturellement de la compétence du Parlement. Mais il y a une autre façon de comprendre la loi et je prétends que cette autre façon est adoptée par chaque juge, chaque avocat, chaque homme d'Etat de l'empire, à la seule exception du premier ministre du Canada. Il serait bien inutile pour moi, d'accaparer le temps de la Chambre aujourd'hui pour essayer de convaincre les honorables collègues que nous légiférons ici exclusivement avec l'autorité qui nous a été accordée par une ordonnance impériale adoptée par le parlement de la métropole. Ce qui a été donné peut être repris et quelque improbable que ce soit et quelque malheureux que puissent en être les résultats, si le parlement impérial venait à abroger l'acte de l'Amérique britannique du Nord, il est inutile de soutenir pour une seule minute que le parlement impérial n'a pas ce pouvoir. S'il y avait aucun doute à ce sujet, le point serait réglé par l'histoire de ce qui est arrivé pour des questions semblables à celle de notre loi relative aux droits d'auteurs, à propos de laquelle il a été decidé que cette Chambre n'avait aucune autorité pour adopter une loi qui était contraire à la loi adoptée par le parlement impérial. Nos tribunaux canadiens ont maintes fois décidé dans ce sens bien que quelques honorables députés puissent penser qu'il existe un pouvoir magique dans les mots "droit exclusif" contenus dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord, relativement à certains sujets de législation conférés à notre Parlement, les tribunaux ont toujours soutenu et

leur décision n'a jamais été contestée, que si le mot "exclusif" se trouve dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord, il signifie simplement un droit exclusif entre le pouvoir fédéral et les provinces.

Une certaine étendue d'autorité est accordée exclusivement au pouvoir fédéral et d'autres autorités sont accordées exclusivement aux provinces, mais au-dessus et supérieurement aux pouvoirs exclusifs du gouvernement fédéral et des provinces du Canada, il y a l'autorité souveraine du parlement impérial qui lui permet de légiférer sur toutes questions qu'il lui plaît. S'il existait l'ombre d'un doute à ce sujet, elle serait éclaircie par la loi impériale de 29 Victoria, la loi de validité des lois coloniales qui déclare:

> Toute loi coloniale qui est ou sera, pour quelque motif, contraire aux dispositions de toute loi du parlement s'appliquant à la colonie à laquelle une telle loi peut se rapporter, ou contraire à tout ordre ou règlement adopté sous l'autorité d'une telle loi du parlement, ou ayant dans la colonie la force et l'effet d'une telle loi, sera interprétée sujette à telle loi, tel ordre ou règlement et sera en ce qui concerne la partie contraire, mais pas davantage considérée comme étant et devant être absolument nulle et sans effet.

Sans m'étendre plus longuement sur ce point, je prétends qu'il est absolument évident que la position prise par le très honorable premier ministre à Toronto, le 5 janvier dernier, est telle qu'il ne voudrait pas essayer de la défendre dans cette Chambre.

En conséquence, si la deuxième façon de comprendre, celle qui admet que nous sommes subordonnés aux pouvoirs législatifs du parlement impérial, est reconnue, nous sommes, de la même manière, liés et soumis à la prérogative royale. On parle souvent de la prérogative royale, quand il semble qu'on ne comprend pas beaucoup ce que cela veut dire. Ceux qui ont étudié la question savent que la prérogative royale n'est pas une chose d'aujourd'hui ni d'hier, mais que dans les jours lointains du passé avant qu'on ait même songé au parlement, il existait une masse de lois qui, avec les accroissements successifs, ont formé aujourd'hui le droit coutumier anglais; le pouvoir exécutif qui présidait à l'administration de ces lois, était le roi qui avait acquis ainsi des prérogatives. Aujourd'hui le roi possède toutes les prérogatives dont ont joui tous les rois d'Angleterre depuis plus de mille ans jusqu'à la limite qui a été mise à leur autorité par le pouvoir établi par la loi.

On peut prétendre que dans ce pays nous avons de temps en temps limité la prérogative royale, et en effet nous l'avons limitée. Nous l'avons fait dans le passé et nous pouvons le faire encore dans l'avenir,

mais cela dépend complètement de la nature de la prérogative royale à laquelle nous nous proposons de toucher. Les ouvrages qui traitent de la prérogative royale citent parmi les points auxquels elle s'étend, quelques-uns qui se trouvent localisés en Angleterre, par exemple le pouvoir de pardonner un crime.

Semblablement, l'exercice du pouvoir de pardon est localisé au Canada, il est limité à ce pays seulement et nous avons le droit de réglementer d'une façon régulière l'exercice de cette prérogative, non par la Chambre, mais par l'intermédiaire des conseillers légaux de Son Excellence, d'une manière telle que la Chambre n'a rien à y voir. Tout ce que cette Chambre peut faire c'est de punir les conseillers légaux de Son Excellence s'ils se conduisent mal, mais la prérogative du pardon reste en dehors de notre pouvoir législatif.

Il existe encore un autre exercice de la prérogative royale qui s'étend à tout l'empire, qui est la base de l'empire et sur laquelle on peut dire que repose l'empire. On ne peut certainement pas prétendre que la loi de l'Amérique britannique du Nord ait donné à notre Parlement l'autorité de s'interposer dans une prérogative qui s'étend à l'empire et qui est une des pierres fondamentales sur lesquelles repose l'empire. On n'a qu'à se souvenir du rôle que jouait le roi autrefois pour comprendre comment est née cette prérogative. Le roi conduisait son peuple à la guerre, il combattait à la tête de son peuple, souvent il versait son sang sur le champ de bataille et par conséquent, en qualité de premier guerrier du peuple, il a acquis certaines prérogatives telles que le droit de déclarer la guerre, de faire la paix, de conclure des traités, d'envoyer des ambassadeurs auprès des autres puissances; et il n'y a rien dans le statut de la Grande-Bretagne et il n'y a rien dans le statut du Canada qui nous donne le droit d'intervenir dans aucune de ces prérogatives du roi.

Le roi avait encore d'autres prérogatives qu'il avait acquises en sa qualité de grand propriétaire foncier du pays. Parmi elles je citerai le droit de confiscation des biens en déshérence. On pourrait considérer, comme l'ont fait nos tribunaux, qu'un bien en déshérence qui se trouverait au Canada, est une question coloniale, et, la couronne, représentée par le lieutenant-gouverneur d'une province, pourrait revendiquer ce droit. Mais il a été décidé, dans une cause dans laquelle une succession se trouvant en Angleterre revenant à une personne domiciliée dans la Nouvelle-Galles du Sud, qui avait commis une félonie, avait été confisquée par la couronne, que la couronne représentée par les autorités en Angleterre avait droit à une partie de cette succession.

Cet homme se rendit dans la Nouvelle-Galles du Sud où il commit un crime et la question était de savoir à qui devait échoir sa succession. Les tribunaux ont décidé que la prérogative royale n'étant pas confinée au sol de l'Angleterre, mais s'étendant partout où flotte le drapeau britannique, la confiscation était aussi complète dans la Nouvelle-Galles du Sud qu'en Angleterre. A moins qu'on ne prétende que ce Parlement a le droit d'intervenir dans les questions qui relèvent de la prérogative royale, dans les affaires impériales, nous avons le droit de dire que ce bill est *ultra vires*.

Pourquoi suis-je autorisé à dire que ce bill a trait à des matières qui sont du ressort exclusif de la prérogative royale? Parce que dans toute la loi anglaise on ne trouvera pas un mot qui restreigne ou entrave la prérogative royale quant à la direction ou au commandement de la marine. Autrefois l'armée et la marine étaient sur le même pied. Depuis des siècles, l'Angleterre redoute tellement qu'une armée permanente soit une menace pour ses libertés constitutionnelles qu'elle a toujours tenu cette armée sans la tutelle de la loi, a tel point que la loi sur la mutinerie devait être votée tous les ans.

Mais la marine a toujours été l'idole du peuple anglais, parce qu'il comprend que c'est à elle qu'il doit sa suprématie maritime et il s'est toujours montré disposé à en laisser la direction au souverain.

Il y a mille ans, la prérogative du roi s'étendait sur la marine, au point qu'il pouvait prélever une taxe pour son entretien. Les vieilles chroniques saxonnes de 1008 nous apprennent qu'Ethelred exigeait l'impôt d'un vaisseau des propriétaires de chaque 300 "hides" de terres. Plus tard, au temps des Plantagenets, quand Richard eût besoin d'une marine, plusieurs navires furent construits et payés par le trésor royal qui, à cette époque était en réalité pour le public, bien que ce dernier n'en eût pas l'administration. Beaucoup de navires de la marine royale étaient alors des navires étrangers pris à gages, et payés par le trésor royal, et le parlement ne prétendait exercer aucun contrôle sur la marine.

Sous le règne d'Edouard III, il y avait un lord grand amiral, et cette charge subsista jusqu'en 1708, à la mort du prince George de Danemark, le dernier grand amiral. Il fut alors remplacé par une commission, avec les mêmes pouvoirs, de sorte que, sauf un changement de nom, le lord grand amiral continua à être en fonction depuis Edouard III en 1700, jusqu'à nos jours. Au temps de l'armada espagnole, quand la couronne rassembla tous les navires pour la défense du pays, le commandement suprême appartenait au roi, bien que sur 170 navires qui composaient la

flotte, 34 seulement fussent des navires de la marine royale. Les autres étaient engagés et payés à même le trésor royal. C'est ainsi que la prérogative souveraine a toujours été maintenue et reconnue.

Dans les temps modernes, la marine est sous la direction de l'amirauté. Ce que le lord grand amiral faisait autrefois, il le fait encore aujourd'hui, et le parlement n'intervient que pour fournir l'argent nécessaire au maintien de la marine, en laissant la direction, comme toujours, au souverain.

S'il existait des doutes sur ce point, qu'on se rappelle qu'une loi (28 Victoria) fut votée pour assurer de meilleures dispositions pour la défense maritime de l'empire, et toute pretention concernant la validité du présent bill doit être basée sur la loi, 29 Victoria, et la loi de 1909 du parlement impérial qui repose sur cette autre loi de 1865, concernant la défense. Que dit la loi impériale de 1865 des marines qui pourront être construites par les colonies? Il y est pourvu par l'article 3, qui est ainsi conçu:

Dans toute colonie, l'autorité législative régulièrement constituée pourra légalement et en tout temps, avec le consentement de Sa Majesté en conseil, prendre des dispositions pour mettre à exécution, aux frais des colonies, les ou aucun des objets suivants: premièrement, la création, le maintien, et la mise en service d'un navire ou de navires de guerre. . .

Ce qui semble être exactement l'objet du présent bill.

. . .aux conditions et pour les fins que Sa Majesté en conseil approuvera.

Nous avons dans cette loi, clairement exprimée, l'opinion du parlement impérial, sur les droits des colonies concernant la création d'une marine.

En 1909, une autre loi fut votée pour modifier celle que je viens de citer; elle est intitulée: loi de 1865 sur la défense coloniale; or, si après toute l'excitation de ces dernières années, si après toutes les conférences impériales sur la question de la défense, si après la fameuse résolution du 29 mars 1909, si après tout cela, dis-je, le parlement impérial à jugé à propos de voter une loi pour conférer certains pouvoirs aux colonies, il n'est que raisonnable de supposer que les colonies ne possèderaient pas ces pouvoirs, si cette loi n'avait pas été votée. Autrement, il faudrait supposer que le parlement ignorait les lois qu'il avait adoptées, et a voté la loi concernant la défense coloniale, pour conférer aux colonies des droits qu'elles possédaient déjà.

Cette loi de l'an dernier donne le droit aux colonies de décréter que les volontaires de la marine organisés dans les colonies feront partie de la réserve navale de la marine royale, de sorte qu'il est évident que la partie la plus importante du présent

bill est basée sur la loi impériale de la dernière session.

J'ai toujours maintenu que le souverain, du fait de sa prérogative royale, est le chef supérieur de la marine. A l'article 15 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, on trouve une expression bien significative. Cet acte n'est pas supposé conférer de nouveaux pouvoirs au roi; il est plutôt censé faire comme le fameux statut de Charles II qui réaffirme les pouvoirs que le roi possédait déjà. Or, l'article 15 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord dit:

A la reine continuera d'être et est par le présent attribué le commandement en chef des milices de terre et de mer et de toutes les forces militaires et navales en Canada.

Personne n'a jamais prétendu qu'en votant cet acte, le parlement impérial a conféré à Sa Majesté des pouvoirs qu'elle ne possédait pas déjà; par un choix judicieux d'expression, au lieu de dire que le pouvoir est conféré à la reine, l'article déclare que ce pouvoir continuera d'être attribué à la reine. Mais si l'on veut un langage encore plus significatif sur ce point, on le trouve dans le premier projet d'union des colonies de l'Amérique britannique du Nord, où tous les détails étaient prévus, sauf quelques exceptions d'importance secondaire. Ce document stipulait:

Le commandement en chef de toutes les forces organisées dans les colonies unies, ou dans toute province, pour du service sur terre ou sur mer est attribué à Sa Majesté, à ses héritiers et successeurs.

Le Canada, par ce premier projet, voulait conférer à Sa Majesté le commandement suprême de toutes nos forces de terre et de mer, mais quand le bill fut transmis au parlement anglais, les hommes d'Etat anglais, retranchèrent tout ce qui pouvait être interprété comme conférant de nouveaux pouvoirs à Sa Majesté, et substituèrent un article dans lequel il est dit que le commandement suprême continuera d'être attribué à la reine.

Je ne veux pas m'étendre longuement sur ce point de la question, mais il me semble que les lois d'Angleterre sont muettes sur ce point—le fameux statut de Charles II est le seul où il soit fait mention de la marine, à ce point de vue, mais il ne prétend pas conférer de nouveaux pouvoirs, et se borne à une déclaration des pouvoirs détenus jusqu'alors par la couronne, pouvoirs qu'à mon avis elle a continué à détenir jusqu'à nos jours —nous pouvons tenir comme admis que le commandement en chef de la marine a toujours appartenu au souverain.

Il est peut-être possible de jeter un peu de lumière sur la question en étudiant ce qui se passe ailleurs. En Australie, il a été question de fonder une marine, tout comme au Canada. Sans entrer dans les

détails des démarches préliminaires faites antérieurement à 1902, je puis dire qu'à la conférence impériale de 1902, il fut proposé que l'Australie entrât en quelque sorte, en société avec la mère patrie pour former une marine et voici ce qui eut lieu: Un marché fut conclu entre le premier lord de l'amirauté et l'Autralie et la Nouvelle-Zélande, sujet à la ratification de la Confédération australienne. Cette convention fut incorporée dans un statut que j'ai ici, statut voté après que la loi sur la défense coloniale, dans laquelle il est dit qu'une colonie peut construire, équiper et maintenir des navires de guerre, sous les conditions que pourra poser Sa Majesté en conseil. Que fit le parlement australien? Je me bornerai à citer la préambule de cette loi:

Reconnaissant l'importance d'une force navale pour assurer les communications maritimes, la nécessité d'une flotte unique, sous un commandement unique qui peut seul donner une direction concertée, et les avantages qui découleront du développement du pouvoir maritime de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, si nous avons décidé de conclure à cette fin un arrangement ainsi conçu.

Tel est l'arrangement en vertu duquel l'Australie a entrepris de construire une marine.

La loi australienne concernant la défense navale fut votée à cette même session—Chap. 20, 1903. Il y a dans cette loi un article qui a été souvent cité pour établir que le Gouvernement canadien se propose de faire exactement ce qu'a fait l'Australie —c'est-à-dire qu'en cas de guerre, c'est le Parlement qui dispose des navires. Mais cet article ne se rapporte pas du tout aux navires, mais aux forces. Il décrète que lorsque les forces sont appelées en service, il faudra en donner avis au Parlement. Voici le texte:

53. En temps de guerre, le Gouverneur en conseil peut, subordonnément aux dispositions de la présente loi, mettre la force de la défense, ou toute partie d'icelle, sous les ordres du commandant d'une partie quelconque des forces régulières du roi, ou des forces navales régulières du roi, selon le cas.

Dans l'article des définitions, les forces de la défense ne comprennent pas du tout les navires, mais seulement les hommes qui se sont enrôlés et qui ont pris du service dans les forces australiennes. De plus, à la dernière session, en 1909, le parlement australien a voté une nouvelle loi de défense, en plus de celle que j'ai citée et qui a été amendée en 1904. Celle de 1909 ne contient aucune disposition concernant les navires, et se borne à définir les pouvoirs du Gouvernement quant à l'enrôlement, l'entraînement et la discipline. Dans cette loi, concernant la défense maritime et militaire, il n'y a pas un mot au sujet de la marine.

Un autre projet de loi fut soumis aux communes britanniques; c'est celui qui se rapporte à l'emprunt colonial et qui stipule le prelèvement d'une somme considérable d'argent, $17,000,000, si je me rappelle bien. Dans ce bill il est stipulé que cet argent sera dépensé suivant les conditions d'une entente conclue, l'année dernière, entre l'Australie et les autorités impériales. Si nous feuilletons le Livre bleu de l'année dernière, nous y trouverons l'attitude prise alors sur cette entente entre les colonies et la mère patrie. Après avoir stipulé sur ce qui se rapporte à l'unité de la flotte, ce projet de loi dit:

De plus, comme c'est une question *sine qua non* que le succès, en temps de guerre, dépend de l'unité de commandement et de direction, la discipline générale doit être la même dans toutes les divisions du service impérial. Sans elle il serait impossible de prendre des arrangements en vue de la coopération et de l'assistance mutuelle qui deviendraient indispensables pour la création et le maintien d'une marine de guerre locale qui agirait de concert avec la marine de guerre impériale. Cela a été reconnu par les gouvernements coloniaux...

Cela comprendrait le Canada, je suppose.

...qu'en temps de guerre les forces navales fidèles à la Grande-Bretagne devraient être sous la direction générale de l'amirauté.

Donc, monsieur l'Orateur, cet emprunt, que le gouvernement de l'Austrailie a demandé à la population de cette colonie de conclure pour la création d'une marine de guerre, sera dépensé suivant les conditions d'un arrangement conclu avec l'amirauté, convention dont je viens de lire les termes exacts. Nous ne trouvons donc dans cette attitude de la colonie sœur rien qui puisse justifier notre prétention qu'il est juste et opportun pour le Canada d'avoir sa propre marine de guerre, laquelle pourra venir au secours de l'empire en temps de guerre, ou qui peut refuser de combattre, si elle le préfère, et se cacher au bon plaisir du Parlement canadien. Je crois avoir démontré qu'il existe un doute sérieux quant à l'autorité de ce Parlement d'adopter la législation qu'on lui soumet. S'il existe le moindre doute, je fais observer très respectueusement qu'il est du devoir des ministres de référer cette question à la cour supérieure dans le but de prévenir jusqu'à la possibilité d'un conflit entre nous et la mère patrie sur cette question si importante. Il est parfaitement reconnu que la rébellion malheureuse qui a occasionné à l'Angleterre la perte de ses treize colonies d'Amérique a pris son origine dans une question de défense. Je comprends parfaitement en quelle posture délicate se trouveraient les autorités impériales si la marine dont il est fait mention dans ce projet de loi devait être appelée en service actif pour défendre la cause de l'empire. J'ima-

gine aisément la sensibilité extrême qu'éprouveraient les autorités impériales si elles croyaient qu'on l'eût adopté à tort, par suite de la crainte d'affaiblir, en quoi que ce soit, les liens qui existent entre le Canada et la mère patrie.

Je crois donc avoir raison de demander au très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) de soumettre cette question à la cour suprême du Canada afin de savoir exactement si nous avons le droit de faire ce qu'aucune autre colonie n'a encore tenté de faire, et ce qui, à moins que le sort de ce projet de loi ne soit réglé d'une manière définitive grâce à une entente entre le Gouvernement et Sa Majesté le roi siégeant en conseil des ministres, convention que la Chambre ignore complètement, est en contradiction flagrante avec les dispositions de la loi de 1865 relative à la défense coloniale.

Après avoir discuté aussi longuement cette question de juridiction, je dois, naturellement, en envisager une autre qui surgit dans l'esprit de celui qui étudie cette loi. Tout d'abord, j'envisage ce statut tel qu'il se présente à celui qui veut se servir des arguments qu'on a invoqués quand ce projet de loi fut déposé. Autant que je le sache, nul des honorables députés qui ont pris la parole pour discuter ce projet de loi n'a soulevé le point que je veux débattre maintenant. A cet égard nous, habitants du Canada, nous nous trouvons dans une posture qui n'est ni satisfaisante, ni agréable—je veux parler de la question de naturalisation. J'ai par devers moi notre statut relatif à la naturalisation et aussi l'acte impérial concernant la naturalisation adopté en 1870. Mais je suppose qu'il n'existe aucun doute dans l'esprit des membres de la députation que cette loi, ainsi que je vais le dire, stipule que le Canada n'a pas plus le droit de naturaliser un homme quelconque pour en faire un sujet britannique, excepté si cet individu-là demeure dans les limites de notre pays, que n'en a le conseil de ville de la capitale. Cette question est très sérieuse et, pourtant, le fait ne laisse aucun doute. Un Allemand nous arrive avec son fils et il s'établit dans le comté de mon honorable ami (M. Clare) qui a parlé si éloquemment hier, une division électorale dont une partie se trouve représentée par l'honorable ministre du Travail (M. King). Le père et le fils s'attachent à la terre qu'ils cultivent et ils remplissent toutes les conditions exigées par nos lois relatives à la naturalisation.

Si, dans une heure malheureuse—ce qui n'arrivera jamais, nous l'espérons—surgissait une guerre entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, ces nouveaux colons prendront-ils du service dans la marine de guerre canadienne? Si le malheur veut qu'ils deviennent prisonniers des équipages des navires de guerre allemands, en quelle posture se trouveront-ils, alors que leur vie sera en jeu, non pas parce qu'ils sont des belligérants, mais parce qu'ils seront des traitres? Il ne saurait exister de doute à cet égard. Ils peuvent venir au Canada; se faire naturaliser tout comme il l'est permis à n'importe quel immigrant de de le faire d'après nos lois, mais les seuls droits accordés par notre législation sont semblables à ceux qu'on peut conférer dans les limites du Canada. Il est vrai que les autorités impériales—simple question de courtoisie, de faveur—ont l'habitude d'accorder des passeports aux citoyens du Canada, de naissance ou naturalisés; cela assure aux intéressés l'appui de la Grande-Bretagne dans toutes les parties du monde, sauf, pourtant, dans leur patrie d'origine, dans le cas de citoyens nés à l'étranger. Ce qui revient à dire que l'endroit même où celui qui nous arrive a besoin d'être protégé se trouve l'endroit où l'on ne peut le protéger. Serait-il juste d'établir une marine de guerre canadienne dans des conditions semblables—car le même principe devrait s'appliquer au cas des Américains de naissance tout comme aux Allemands d'origine—s'il surgissait une guerre et que ces gens-là dussent servir dans cette marine dans les conditions que je viens d'indiquer? Allons-nous établir une marine de guerre dans des conditions telles que lorsque les hommes qui la composeront seront appelés au service, nous pourrons dire "sauf les Allemands, sauf les Français, sauf les Américains, nous limitant ainsi aux seuls Canadiens de naissance?

Cependant, à moins que nous ne soyons prêts à agir de cette façon, est-il juste de la part du Gouvernement de demander au Parlement d'établir une marine de guerre dans des conditions telles qu'un homme d'origine étrangère qui désire s'enrôler et remplir son devoir envers son pays d'adoption, doit combattre non pas en qualité de belligérant, mais comme un traître le ferait la corde au cou?

J'estime que si le Gouvernement avait consacré le dixième de l'assiduité dont il fait preuve à l'endroit d'autres questions à la fin d'obtenir au Canada les droits qui existent en Grande-Bretagne quand il s'agit de ces étrangers, nous aurions obtenu d'autres privilèges depuis longtemps. Il est parfaitement connu que tous les pays du monde reconnaissent que lorsqu'un enfant naît dans leurs limites, il devient naturalisé dès le jour de sa naissance et que cette qualité de citoyen appartient également au nouveau-né; donc, pour montrer la différence d'un Allemand, par exemple, s'établissant au Canada ou en Angleterre, si un Allemand de naissance se rend en Angleterre et s'y fait naturaliser, il possède tous les droits d'un sujet britannique, il est protégé

M. NORTHRUP.

dans ses privilèges par le gouvernement britannique, et tout cela, il le doit à un traité intervenu entre ces deux puissances. Devons-nous nous attendre à ce que les étrangers qui arrivent au Canada aient de l'affection et même du respect pour ce dernier quand on leur demande de combattre sur notre marine de guerre et qu'on les traite comme on le ferait de filous ayant une corde autour du cou? J'estime qu'à l'heure qu'il est la population du Canada reconnaît que le plus grand problème qu'il nous faut résoudre, c'est d'assimiler à nos lois les immigrants qui nous arrivent en grand nombre au Nord-Ouest. Nous reconnaissons tous qu'aucun pays au monde n'a jamais eu à résoudre un problème aussi difficile que celui qui s'impose à notre étude et qui consiste à faire de tous ces étrangers qui nous arrivent en si grand nombre, qui sont nés sous différents drapeaux, et d'assimiler toutes ces gens-là pour faire d'eux de véritables Canadiens. J'ose dire que le meilleur moyen d'atteindre ce but, c'est de relever la dignité du citoyen canadien de telle sorte que tous ces étrangers désirent la posséder. Mais si nous devons admettre que l'étranger naturalisé canadien se trouve dans une position distinctement inférieure à celle de l'immigré naturalisé aux Etats-Unis, je crains fort que nous puissions espérer que ces nouveaux venus respectent notre pays, notre qualité de citoyens candiens, les privilèges de sujets britanniques de ce grand empire, tous sentiments que nous aimerions à leur inculquer. J'espère que le Gouvernement étudiera cette question et qu'il en fera ressortir l'importance auprès des autorités impériales. Je comprends parfaitement que l'Allemagne ait accordé à la Grande-Bretagne le même droit qu'elle avait accordé aux Etats-Unis; la seule difficulté c'est que l'autorité qui accorde le droit de naturaliser des sujets exige que ces derniers résident durant cinq ans dans leur patrie d'adoption et nous n'avons pas voulu prolonger la durée de la résidence au Canada. Tant que nous n'aurons pas fait cela, nous serons privés de cette immigration.

J'estime que même si nous constations, aux prochaines élections, que certains de ces étrangers ne peuvent donner leur suffrage, cela même serait compensé par le fait qu'à des élections ultérieures nous pourrons compter sur le vote d'un grand nombre d'immigrés britanniques jouissant de tous les privilèges accordés aux sujets britanniques qui vivent sous le drapeau. Je vais maintenant faire quelques observations sur le projet de loi présenté par le très honorable premier ministre. J'ai écouté attentivement le discours de ce dernier. Et depuis, je l'ai étudié minutieusement, et, tout en admirant son éloquence, tout en me sentant ému par certains passages de cette harangue enthousiaste, je dois confesser que même si j'occupe le temps de la Chambre un peu plus longuement que certains honorables députés ne le voudraient, je ne ferais que suivre l'exemple du très honorable premier ministre qui, dans un discours qui couvre vingt-six colonnes des "Débats" n'en a consacré que neuf et quart pour faire allusion, même d'une façon très éloignée, au sujet qui pourrait se rapporter à ce projet de loi d'une marine de guerre canadienne. Quelles étaient les raisons fournies par le Gouvernement en déposant ce projet de loi? On n'en peut trouver que trois. Je défie le député qui lit ce discours d'y trouver plus que trois raisons invoquées pour engager la Chambre à approuver ce projet de loi. La première raison, c'était que la Chambre se trouve déjà engagée quant au principe de ce projet de loi par la résolution adoptée le 29 mars 1909. La deuxième, c'est que ce projet de loi applique cette politique de réforme soumise au peuple de ce pays depuis ces huit dernières années, et que ce gouvernement réformiste a toujours appliquée depuis; la troisième, c'est que l'esprit d'autonomie qui semble fatiguer, harasser certains membres de la députation, nous force à adopter ce projet de loi. A l'exception de ces trois motifs, je défie n'importe que honorable député de trouver une seule raison invoquée par le très honorable premier ministre en proposant ce projet de loi, ou aucun indice de mandat de la part du peuple pour nous engager à exposer ce pays, non seulement dans une dépense énorme—bien que ce soit là l'objection la moins forte—mais de mettre le Canada dans une posture qui modifie entièrement ses relations avec la mère patrie et avec le reste de l'empire. Aussi quand je vois des honorables députés se lever ici pour dire délibérément à la Chambre qu'ils approuvent ce projet de loi parce qu'il est le dernier pas vers l'indépendance, je crois que nous, qui combattons la mesure proposée, avons le droit d'envisager celle-ci avec beaucoup de méfiance.

Quant à la résolution du 29 mars, dont il a été si souvent question, je crains de l'envisager autrement que mes honorables collègues des deux côtés de la Chambre. Je veux néanmoins m'exprimer avec clarté et impartialité, me plaisant à croire que la Chambre daignera me prêter une oreille attentive. Cette fameuse résolution comprend quatre paragraphes que je passerai sous silence, estimant qu'ils ne donnent lieu à aucune divergence d'opinion. En invitant mes honorables collègues à examiner avec moi celui dont le Gouvernement s'est prévalu pour motiver son projet de loi sur la marine de guerre, je les prie de laisser de côté toute considération politique, car ce n'est pas au point de vue politique que je me place en ce moment, mais simplement à celui de l'intelligence de la langue.

Lisons donc ce paragraphe et voyons ce qu'il signifie. Il n'est évidemment pas très clair, puisque le premier ministre y attribue un sens et le chef de l'opposition, un autre tout à fait différent; et quand on voit deux hommes de leur valeur convenir qu'on peut l'interpréter d'au moins deux manières différentes, il y a quelque raison d'aller un peu plus loin et de dire que s'il n'a pas le sens que lui attribue le premier ministre ni celui que lui prête le chef de l'opposition, il ne signifie rien du tout. Cela peut paraître absurde, mais rien n'est plus facile à prouver si l'on veut bien se restreindre à l'examen des quelques mots d'une phrase. Essayons donc de pénétrer le sens de ce paragraphe dont voici le texte:

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation d'un service naval canadien...

Arrêtons-nous ici un instant. Ce membre de phrase laisse-t-il place au moindre doute? "La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation d'un service naval canadien": voilà qui est susceptible de deux interprétations. Les mots "service naval canadien" peuvent ne signifier que la milice navale prévue par le projet de loi, ou comprendre des vaisseaux aussi bien que la milice navale. Mais comme il est dit plus loin que ce service devra être établi conformément aux recommandations de l'amirauté, ces mots-là signifient nécessairement que la Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'une marine canadienne. Tel est, à mon avis, leur sens véritable. Je poursuis la lecture du paragraphe:

...d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale...

Voilà qui est assez clair, assurément: "En coopération et relation intime avec la marine impériale." Une marine ne pouvant être en coopération ni en relation intime avec elle-même, il s'ensuit que ces mots signifient une marine canadienne distincte de la marine impériale. Tel me paraît être le sens incontestable de ces mots. Nul marine n'étant susceptible de coopérer avec elle-même, il faut donc deux marines. Nous en avons deux: la marine impériale placée sous la direction des autorités impériales, et l'autre, relevant du Gouvernement canadien. Que voit-on ensuite?

...en coopération et relation intime avec la marine impériale, conformément aux recommandations de l'amirauté faites lors de la dernière conférence impériale...

Voyons quelles recommandations fit l'amirauté lors de la dernière conférence impériale. En se reportant au compte rendu des délibérations de la conférence impériale de 1907, la dernière de celles qui précédèrent l'adoption de l'ordre du jour en question, on voit, pages 129 et 130, quel fut l'esprit de cette conférence. Lord Tweedmouth s'y exprima en ces termes:

J'ai par devers moi un exposé succinct de ce qu'on peut appeler le principe général que l'amirauté désire proposer aux représentants des colonies anglaises d'outre-mer se gouvernant elles-mêmes.

Le gouvernement de Sa Majesté trouve naturel que les colonies autonomes désirent participer davantage à la défense de l'empire...

Notez bien ceci:

...et pourvu qu'on s'en tienne à l'unité de commandement et de direction de la flotte, il est prêt à mettre à l'étude la question de modifier l'état actuel des choses dans le but d'accéder aux désirs des diverses colonies...

Pourvu qu'on s'en tienne à l'unité de commandement et de direction. Mais la résolution prévoit deux flottes: l'anglaise et la canadienne, celle-ci devant être organisée conformément aux recommandations de l'amirauté; or, l'amirauté recommande qu'il n'y ait qu'une seule flotte, parce qu'il doit y avoir unité de commandement et de direction. L'organisation de la flotte est donc prévue de façon minutieuse, et pour avoir un sens quelconque, la résolution devrait prescrire que la flotte devra faire voile vers le nord ou le sud; cela eût été aussi sensé que ce qu'on y trouve, puisque ces deux membres de phrases sont absolument contradictoires et qu'il est impossible d'y donner effet.

On trouve d'autres mots qui nous seront peut-être de quelque secours. Je suis convaincu que les membres de la droite et le pays y ont attaché beaucoup d'importance; ce sont ceux qui servent de conclusion à la résolution du 29 mars 1909. Ce service naval qui, sous le contrôle canadien, devait relever de l'amirauté anglaise, la résolution porte en outre qu'il doit être

...en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sûreté de l'empire et au maintien de la paix mondiale.

Ces mots ne suffisent-ils pas à arracher les larmes? Ils y réussiraient s'ils signifiaient quelque chose, mais de même que le reste du paragraphe, ils sont dépourvus de sens. Si l'empereur d'Allemagne venait à lire la résolution du 29 mars, ne l'approuverait-il pas de tout cœur? Il approuverait cordialement la déclaration que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la sécurité du commerce. Sans peut-être tenir outre mesure à la protection du commerce de la Grande-Bretagne, il pourrait trouver bon que l'on affirme que la suprématie navale est essentielle à la sécurité de son commerce. Il conviendrait comme tout le monde que la marine est absolument nécessaire à la sécurité de l'em-

pire. S'il ne tenait pas à la paix mondiale, si la paix qu'il désire devait porter un autre nom, il pourrait considérer les termes de cette déclaration ampoulée comme n'ayant pas d'autre sens que celui du reste du paragraphe.

Après avoir fait voter cette résolution, le Gouvernement fit donc savoir aux autorités impériales qu'il allait établir un service naval en conformité de cette même résolution, qui, n'ayant aucun sens, lui permet de ne rien faire ou d'agir comme bon lui semble.

Encore un mot sur la résolution du 29 mars. Etant de ceux qui n'étaient pas ici ce soir-là, je ne me suis considéré comme lié par cette résolution; ce n'est pas que j'attache beaucoup d'importance à cette circonstance, car les trois autres paragraphes sont absolument irréprochables, tandis que celui dont je viens de donner lecture est complètement dépourvu de sens. On aurait tout aussi bien pu le faire servir à consacrer le principe d'A, B, C et de toutes les lettres de l'alphabet. Le 29 mars était jour réservé aux affaires des députés; l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) en avait profité pour saisir la Chambre de son projet de résolution que, à l'avis de plusieurs d'entre nous, il ne convenait aucunement, à ce moment-là, de mettre à l'étude. En tant que député, c'était son droit, le jugeant à propos, de le soumettre à la Chambre. Mais en le déposant, il eut soin de dire qu'il s'agissait d'un sujet qu'il fallait dégager de la politique. Tel fut aussi l'avis du premier ministre qui reconnut volontiers que la question devait rester étrangère à la politique des partis comme c'était, disait-on, le cas en Angleterre.

Ceux qui étaient d'avis contraire, ceux qui désiraient voir le Parlement canadien voter une résolution différente pensèrent qu'il serait fort malheureux que la Chambre ne fût pas unanime sur une telle question, à l'heure où le péril allemand commençait à se dessiner à l'horizon; et comme il s'agissait là de simples particuliers discutant une proposition formulée par un simple particulier et portant sur un sujet étranger à la politique, on jugea plus sage de laisser ces particuliers disposer à leur gré de la résolution, celle-ci ne devant être obligatoire que pour ceux d'entre nous qui se trouvaient ici au moment où elle fu votée. Je mettrai en lumière la justesse de cette attitude par la question suivante: quel est celui des membres de la droite ou de la gauche qui, en l'absence de toute convention et de tout caucus, s'engagerait à agréer toute proposition à laquelle son chef pourrait donner son assentiment? Quel est celui d'entre nous qui oserait s'engager à appuyer toute proposition, quel qu'en fût l'objet, que son chef aurait agréée? Bien peu d'entre nous oseraient pousser la confiance jusqu'à ce point-là; or, à moins d'admettre un tel aveuglement, on n'a aucune raison de dire que cette résolution lie les députés qui n'étaient pas présents au moment où elle fut adoptée.

Usant d'un droit que lui reconnaît la loi —et je ne lui en fais pas reproche—l'honorable député qui, ce soir-là, adressa la parole à une heure avancée, s'exprima en français. Malgré tous les égards que j'ai pour l'honorable collègue qui usait ainsi de son droit, on ne devait pas raisonnablement s'attendre à ce que, passé onze heures du soir, un député restât ici à prêter l'oreille à un discours prononcé dans une langue qu'il ne comprenait pas. A ce moment-là la plupart des députés étaient absents, estimant que leur présence à la Chambre ne pouvait être d'aucune utilité. On entendit tout à coup résonner les cloches: la séance était levée et, nous apprit-on, la résolution adoptée. A vrai dire beaucoup de députés étaient aussi étrangers à cette résolution que le schah de Perse lui-même, puisqu'ils ne l'avaient ni discutée ni agréée.

Voilà la réponse à la première proposition du ministère qui soutient que nous devons adopter le présent bill parce qu'il est conforme à la résolution du 29 mars.

Ensuite, le chef du Gouvernement a prétendu que ce bill est une conséquence du programme que le cabinet s'est tracé il y a huit ans et auquel il a toujours été fidèle depuis. Non seulement le ministère a adhéré à ce programme pendant quelques années; mais on a laissé entendre à la Chambre que Robert Baldwin et Louis Hippolite Lafontaine ont été pour quelque chose dans l'adoption de cette politique qui est celle que le parti a toujours suivie depuis sa fondation, et que, conséquemment, leurs successeurs étaient tenus de contribuer à l'adoption du présent bill.

A vrai dire, ce n'est pas le programme que le ministère a suivi depuis huit ans. Il y a huit ans, ces conférences ont commencé sur une invitation que M. Joseph Chamberlain, qui était alors ministre des Colonies a adressée à lord Minto, gouverneur général du Canada. Des invitations semblables furent transmises aux douze établissements coloniaux d'outre-mer, et elles furent cordialement acceptées par tous ces établissements, sauf le Canada. Celui-ci envoya une réponse, que je ne prendrai pas le temps de lire à moins que ma version ne soit mise en doute, disant qu'il n'y avait pas d'autres questions à débattre que des questions de commerce et qu'il serait superflu de discuter le problème de la défense vu que les colonies ne pourraient probablement pas s'entendre.

Puis, cette même année 1902, l'honorable chef du Gouvernement, à la suite d'un discours qu'il avait prononcé, entreprit d'envoyer en Angleterre un représentant canadien pour discuter ce sujet, mais cela ne

liait certainement pas le ministère à une politique ressemblant quelque peu à celle qui est présentement soumise à la Chambre, car tout ce que le Canada a déclaré à ce moment-là c'est qu'il faisait à peu près tout ce qu'il pouvait, rien. Cette déclaration était contenue dans le mémoire qui a été lu à la conférence de 1902:

Actuellement, les dépenses que fait le Canada pour la défense du pays sont restreintes à l'armée de terre.

Le gouvernement canadien est disposé à faire des frais également en vue de l'organisation d'une marine. Sur le littoral maritime du Canada, il se trouve une nombreuse population admirablement apte à former des réserves navales et on espère que sous peu il sera possible d'établir un service qui permettra de donner à cette population l'entraînement voulu, et d'utiliser ses services pour la défense du pays, en cas de besoin.

Il y a un autre paragraphe, mais il ne dit guère plus, en réalité. Le tout se résume à dire que le Canada a de bons éléments, des hommes, qu'on pourrait utiliser pour la marine et qu'il consent volontiers à contribuer à les façonner. Ceci se passait en 1902, mais rien ne fut accompli avant 1907. Le ministère avait sans cesse manifesté sa répugnance à agir, entre 1902 et 1907. Puis, la conférence de 1907 a eu lieu et que s'est-il passé à cette conférence?

Je ne veux pas ennuyer la Chambre en lisant le Livre bleu, mais tous ceux qui l'ont lu se rappellent le spectacle humiliant que donna le Canada à cette époque-là. Des hommes d'Etat étaient venus de tous les coins de l'empire, du pays situé sous la croix du sud et du veldt sud-africain, de l'ancienne colonie de Terre-Neuve et de la petite Nouvelle-Zélande, et tous désiraient vivement contribuer et augmenter leurs contributions. A cette époque-là, l'Australie donnait £200,000 par année pour venir en aide à l'empire; la petite Nouvelle-Zélande, £40,000; la colonie du Cap, £40,000; le Natal, £35,000 et la minuscule colonie de Terre-Neuve, £3,000. Les autres colonies versaient annuellement £328,000, en tout, pour l'entretien de la marine, et le Canada ne donnait pas un rouge liard.

Mais il semble que notre ministre de la Marine eut un peu honte de cet état de choses, car il prononça un discours pour expliquer que le Canada avait beaucoup fait. Voyez, disait-il, nous avons protégé les pêcheries—ce qui est parfaitement vrai, sans doute; nous avons protégé les pêcheries dans notre propre intérêt, et nous aurions été follement prodigues si nous ne l'eussions pas fait. Et notre ministre de la Marine disait encore: Nous avons fait des levés hydrographiques et nous avons dépensé des fonds pour la télégraphie sans fil, et il ajoutait que nous avions un vaisseau armé sur les Grands lacs, un vaisseau possédant un seul canon, j'imagine.

Et notre ministre de la Marine indiquait ces dépenses pour excuser le Canada de ne rien faire dans le moment. Et après que ces hommes venus de tous les coins de l'empire, enflammés de zèle pour lui, tous animés du même désir de contribuer au maintien de sa suprématie—toutes les colonies, sauf le Canada admettant leurs obligations et désirant s'en acquitter—après que ces hommes eussent discuté cette question de jour en jour, comme ils désespéraient de trouver une proposition que le Canada approuvât, M. Smartt en proposa une. Je la lirai, et je demande à tout député de la droite qui est prêt à appuyer le projet de loi comment il peut dire, sans courber la tête, que le gouvernement du Canada a eu raison de combattre la proposition de M. Smartt et comment il a raison de soumettre aujourd'hui le projet de loi dont la Chambre est saisi. Voici la motion de M. Smartt, et je ne crois pas qu'une motion plus anodine ait jamais été proposée dans une assemblée délibérante:

Considérant la grande importance des services rendus par la marine pour la défense de l'empire et la protection de son commerce, et l'intérêt suprême que nous avons au maintien de cette marine dans le meilleur état possible, le présent congrès est d'avis qu'il est du devoir des établissements d'outre-mer de par leurs législatures particulières, telles contributions qui pourront être jugées nécessaires par leurs législatures particulières, telles contributions devant être sous forme de subventions en argent, de création d'une marine de guerre propre, ou d'autres services, suivant qu'on le décidera après consultation avec l'amirauté, et suivant que le requerra la diversité des circonstances.

Pouvait-on faire une proposition plus anodine que celle-là? Les représentants de toutes les possessions de Sa Majesté, le Canada excepté, la couvrirent d'applaudissements et le premier ministre du Canada répondit:

Je regrette de dire que, en ce qui concerne le Canada, nous ne saurions agréer cette proposition.

Une discussion s'engagea et, en fin de compte, M. Smartt déclara:

M. SMARTT: C'est grand dommage que nous n'adoptions pas une proposition quelconque. Nous avons fait tant de déclarations en l'air que je voudrais bien qu'il se fît quelque chose d'une nature pratique.

Sir WILRID LAURIER: La majorité est toujours à même d'adopter une telle proposition. Pour ma part, je dois voter contre son adoption.

Sir JOSEPH WARD: Si nous voulons qu'il en sorte quelque chose, il faudrait qu'il y eût unanimité.

M. SMARTT: C'est bien ce que je pense.

M. WINSTON CHURCHILL: Il n'est pas très utile de soumettre une proposition si nous ne l'adoptons pas à l'unanimité.

M. le PRESIDENT: Nous ferons mieux, je pense, de ne pas aller plus loin pour le moment.

Sir WILFRID LAURIER: Représentants de diverses colonies d'outre-mer, nous nous sommes efforcés jusqu'ici de travailler de concert. Mais sur une question comme celle-ci, je regrette de le dire, nous ne saurions être unanimes. M. le docteur Smartt est bien libre de soumettre sa proposition ou de la retirer, mais s'il insiste pour la mettre aux voix je devrai voter contre son adoption.

Ainsi, le ministère qui se présente maintenant devant la Chambre et lui soumet un projet de défense navale qu'il donne comme l'expression fidèle de la politique adoptée et suivie depuis huit ans est le même qui, en 1907, a voté contre tout projet de contribution, même d'un projet qui aurait été approuvé par les législatures particulières.

Et, si nous remontons un peu plus loin, nous constaterons quel effet la conduite des représentants du Canada a produit sur les autorités de la métropole. Je m'en rapporte aux membres de la Chambre qui, malgré la divergence de nos opinions politiques, n'ont pas moins de fierté et d'amour propre, et je leur demande de dire s'il y a, d'un côté ou de l'autre, un seul homme qui peut à bon droit s'enorgueillir en entendant lord Tweedmouth exprimer le sentiment du Canada. A la page 420 du rapport de la conférence de 1907, lord Tweedmouth dit:

> Jusqu'à présent, le Canada n'a proposé aucun changement.

Nous ne faisions rien, nous n'avions jamais rien fait, nous étions la seule des possessions d'outre-mer qui n'avait rien fait et, chose étrange, toutes celles qui avaient fait quelque chose étaient prêtes à ajouter à ce qu'elles avaient déjà fait, jusqu'à la petite colonie de Terre-Neuve; mais le Canada était la seule colonie qui désirait ne rien faire à l'avenir, de même qu'elle n'avait rien fait dans le passé. Lord Tweedmouth ajoutait:

> Mais je crois qu'on se propose de laisser les choses à peu près dans le même état qu'auparavant...

Voici où le Canada se distingue:

> ...si ce n'est que les représentants du Canada annoncent qu'ils désirent vivement faire tout ce qu'ils pourront pour favoriser les intérêts de la marine dans toute l'étendue du pays, et qu'ils croient que, de cette manière, ils viendront réellement beaucoup en aide à l'empire en général.

Telle devait être la contribution du Canada à l'entretien de la marine; telle devait être sa participation au maintien de la suprématie du plus grand empire que l'univers ait connu et dont l'existence dépend de sa marine, de l'aveu de tout le monde. La contribution de la plus grande, de la plus riche, et jusqu'en ces derniers temps, de la plus fière de toutes les possessions d'outre-mer consistait dans le désir de faire tout ce qu'elle pourrait pour favoriser les intérêts de la marine dans toute l'étendue du Canada!

J'espère sincèrement que le premier ministre ne persistera pas dans la ligne de conduite qu'il a suivie, dit-il, depuis huit ans. Si l'extrait que je viens de lire rend bien l'impression que sa politique a créée dans l'esprit des diplomates des autres parties de l'empire, le plus tôt il modifiera cette politique, le mieux ce sera.

En 1909, une autre conférence eut lieu, mais je n'en dirai rien si ce n'est que, lors de cette conférence, les députés des différentes parties de l'empire se sont trouvés en présence des mêmes obstacles qu'en 1902. Les documents relatifs à cette conférence ne sont pas volumineux, car au lieu d'un compte rendu sténographique des délibérations, comme en 1907 et en 1902, on ne nous a donné qu'un résumé. On conçoit aisément que les hommes qui dirigent l'empire sachent que les colonies renfermaient des millions de jeunes gens auxquels ils désiraient inculquer des sentiments d'affection et de patriotisme, aient préféré ne pas mettre entre leurs mains des écrits du même genre que le rapport de la conférence de 1907.

La conférence de 1909 nous fait voir que pendant que toutes les autres possessions étaient disposées à faire quelque chose, et que l'Australie prenait les mesures pour donner à l'amirauté anglaise l'unité de combat qu'elle désirait, le Canada restait en arrière. L'amirauté avait décidé et demandait avec instance que si les colonies construisaient une marine, elles devaient commencer par un navire du type Dreadnought ou Indomitable, parce que ce sont les seuls navires qui sont par eux-mêmes de quelque utilité, les autres n'étant que pour les soutenir et servant à un but tout différent; or, bien que l'amirauté insistât pour que le type Dreadnought ou Indomitable fût le noyau de la marine, et qu'elle insistât sur l'unité de commandement dont elle voulait être la maîtresse, le Canada refusa les deux choses essentielles qu'elle demandait. Et ce bill nous met dans la situation humiliante d'être obligés d'admettre que l'amirauté n'a pas démandé une seule des choses que nous lui donnons, et qu'en réalité nous lui donnons les choses mêmes dont elle n'a pas besoin. Le très honorable premier ministre pourra difficilement, je crois, prétendre que c'est suivre honnêtement la politique qu'il dit avoir suivie pendant les dernières huit années, et si c'est bien la suite de sa politique, comme cela paraît être par ce que nous avons vu déjà, le plus tôt cette politique sera abandonnée et une nouvelle politique adoptée le mieux ce sera.

L'honorable premier ministre semble avoir enthousiasmé ses amis en leur rappelant que les mânes de Robert Baldwin et de Louis Lafontaine avaient les yeux sur eux. Mais qui étaient Robert Baldwin et Louis Lafontaine? Ce sont les derniers hommes, à mon avis, dont l'honorable premier ministre devrait parler. La mémoire de ces deux hommes d'Etat, est révérée par les membres de la gauche de cette Chambre et je ne puis faire mieux que de citer l'opinion de sir John A. Macdonald, qui était bien certainement le chef du parti conservateur, avait de Robert Baldwin lorsque celui-ci se retira de la vie publique—il ne pouvait être question que sir John A. Macdonald voulait se défaire d'un adversaire—et qu'il lui offrît la charge de juge en chef de la cour des Plaids communs dans la province d'Ontario; il l'appelait "ce loyal et honnête Robert Baldwin dont j'aime toujours à parler". Telle était l'opinion que sir John A. Macdonald avait de Robert Baldwin et de Louis Lafontaine qui était certainement le digne collègue de Robert Baldwin. Et qu'advint-il de ces deux hommes? Ils étaient les chefs du parti de la réforme de cette époque, et le grand-père de l'honorable ministre du Travail, étant revenu d'un séjour temporaire, mais nécessaire je crois, dans la république voisine, et ayant été élu à la législature, un de ses premiers actes fut de proposer une loi pour abolir la cour de chancellerie, qui avait été fondée par Robert Baldwin, et qu'il aimait comme la prunelle de ses yeux.

La proposition fut appuyée par vingt-sept votes sur trente du haut Canada et Robert Baldwin, voyant que ses propres amis ne voulaient pas l'appuyer, démissionna avant les élections suivantes, et fut oublié par Lafontaine. A l'époque des élections, il se présenta dans la circonscription d'York-nord, qui est apparemment un nid réservé aux amis du Gouvernement, parce que le ministre actuel de la Justice, et l'ex-directeur général des Postes y furent tous deux élus. Robert Baldwin fut ignominieusement défait par les électeurs de cette circonscription, et un nommé Wartman, un grit ignorant, qui savait à peine signer son nom, fut élu.

L'honorable premier ministre a raison d'être fier de Baldwin et de Lafontaine parce qu'il n'y eut jamais dans le Canada deux hommes plus nobles qu'eux; mais, monsieur l'Orateur, il est de mauvaise grâce pour le chef du parti qui a chassé Baldwin et Lafontaine de la vie publique de demander à ses partisans d'appuyer un bill comme celui qui nous est soumis en disant que c'est l'application honnête de la politique de Baldwin et de Lafontaine.

Le très honorable premier ministre nous a parlé aussi de l'autonomie. Je ne me propose pas de parler sur ce sujet bien longuement parce qu'il a été très discuté par les autres orateurs. Mais il y a un côté de la question qui n'a pas, je crois, été touché et c'est celui-ci. L'honorable premier ministre s'est demandé quel était l'esprit qui animait le parti libéral? Il a même parlé de la rébellion de 1837, et a demandé ce qui l'avait réprimée? Il a dit que c'était l'esprit d'autonomie. Pratiquement toutes les bonnes choses qui sont arrivées au pays lui sont venues au moyen de l'autonomie. Il n'est pas venu à l'esprit du premier ministre que si l'autonomie avait fait tant de bien au pays, on devait un peu de reconnaissance à la source d'où elle est sortie. L'honorable premier ministre a-t-il songé quelle était cette source? Ce n'est pas nous qui l'avons trouvée? Nous n'avons pas découvert notre pays et nous ne l'avons pas conquis. Nous sommes venus simplement jouir de ce que les autres avaient fait et acquis; et toute cette autonomie dont nous nous vantons nous est venue de la tête de l'empire. Si l'autonomie est un si grand bien, ceux qui en jouissent devraient avoir au moins un peu de reconnaissance envers ceux qui nous l'ont donnée.

Il ne s'agit plus présentement du péril de la guerre, car la guerre existe déjà entre l'Angleterre et l'Allemagne. Lorsque nous voyons par les dépenses d'aujourd'hui que la dépense de l'Angleterre pour sa marine sera cette année de $203,000,000, soit une augmentation de $27,000,000 sur l'année dernière, et que l'on veut ajouter 2,000 hommes de plus à la marine; lorsque nous voyons la rapidité avec laquelle l'Allemagne construit des navires de guerre, il est inutile de parler davantage de crise ou de guerre future. La guerre existe déjà aujourd'hui. Je ne crois pas que la chose puisse être démontrée en de meilleurs termes que ceux-ci.

On blâme la guerre. Mais en réalité, la guerre existe déjà. La lutte dans la construction des navires est une guerre. Si la mère patrie se trouvait engagée dans un conflit à mort, les Canadiens ne pourraient pas traverser l'océan assez vite pour lui venir en aide. Mais nous devons nous rappeler que notre aide est aussi nécessaire dans cette guerre de construction de navires que si le conflit était déjà commencé. C'est le devoir du Canada à tous les points de vue, à cause de l'affection que nous avons pour la terre de nos ancêtres, et dans notre propre intérêt, de prendre une action prompte et pratique.

Et ce langage, qui, j'en suis sûr, sera approuvé par tous les honorables membres de cette Chambre, est celui du "Globe" de Toronto, du 24 mars 1909. Il est tout aussi bien que nous considérions la situation exacte dès maintenant. Pour ma part j'ai le plus profond respect pour l'empereur d'Allemagne. Je le considère comme l'un des hommes d'Etat les plus capables qui

existent aujourd'hui, et je ne crois pas qu'il y ait de patriote plus sincère que le kaiser. Je le respecte à cause de l'amour qu'il porte à son pays et sa détermination de faire tout ce qu'il peut pour lui. Mais l'Allemagne est entourée de toutes parts. Lorsque nous songeons que sa population augmente d'environ 1,000,000 par année, et que la plus grande partie du globe aujourd'hui est occupée par d'autres nations; que l'Angleterre est la maîtresse des parties les plus désirables du monde; que les Etats-Unis par leur doctrine Monroe excluent l'Allemagne de toute l'Amérique du Sud, nous pouvons être assurés que tôt ou tard l'Allemagne, la nation la plus forte sur terre aujourd'hui—et nous ne pouvons pas la blâmer de cela—sera obligée de chercher au delà des mers un débouché pour son surplus de population, et trouver des marchés pour son commerce qui augmente continuellement, ce qui signifie qu'il lui faut avoir une marine.

Si, à l'époque de la guerre des Boers, la marine allemande eût été aussi forte que la marine anglaise, personne ne voudrait dire que le résultat de cette guerre n'aurait pas été changé. Mais l'Allemagne n'était pas forte sur mer, et ne pouvait pas envoyer une armée en Afrique du Sud. L'Allemagne sait que, comme simple mesure de conservation, il lui faut avoir une marine assez forte pour qu'aucune autre marine au monde ne lui soit supérieure; et tout le monde sait que la petite Bretagne doit son ascendant à sa suprématie sur les mers, et que le jour où elle perdra sa suprématie, elle deviendra une puissance de second ordre, et ce jour là le Canada sera obligé de s'en séparer, qu'il le désire ou non, et devra choisir entre l'indépendance ou l'annexion aux Etats-Unis.

Lorsque nous voyons que l'Angleterre et l'Allemagne déploient toutes leurs ressources dans la guerre présente, lorsque nous savons que si le conflit arrivait demain, et que nous n'aurions rien fait pour aider à l'empire, il serait trop tard; lorsque nous savons que les vaisseaux que nous proposons de construire seront inutiles à l'époque du conflit, est-ce que tout Canadien ne devrait pas admettre, quel que soit notre avis au sujet de la politique la plus sage à suivre, que les autorités anglaises qui sont sur le terrain de la lutte sont de meilleurs juges que nous. Et ne vaudrait-il pas mieux, même si nous nous trompions, de faire ce qui sera toujours pour nous une source d'orgueil et de satisfaction, même si notre argent était donné en pure perte, que de faire à l'heure actuelle quelque chose qui ne peut être, quelles que soient les circonstances, d'aucun avantage pour la mère patrie ou pour nous-mêmes?

Le très honorable premier ministre nous a expliqué ce qu'il croyait être une conception juste de l'empire. Il l'a décrite comme "des vaisseaux se portant de toutes les parties de l'empire contre un ennemi commun". Cette description frappe l'esprit de tout le monde, mais lorsque nous descendons de la poésie à la prose, de la théorie aux faits, que signifie cette phrase? Que signifie cette marine canadienne s'élançant contre un ennemi commun? Vos torpilleurs ne peuvent pas s'éloigner des côtes qu'il leur faut défendre; vos croiseurs non protégés ne peuvent pas prendre part à une bataille, parce qu'aucun pays civilisé ne voudrait les combattre. Ils ne peuvent servir que comme éclaireurs pour les Dreadnought, et vous n'avez pas de Dreadnought, ou faire de la piraterie contre les navires marchands non protégés de l'ennemi. Est-ce un grand orgueil pour nous de construire une marine qui ne peut pas prendre part à une bataille, et qui doit se contenter ou de protéger nos côtes ou de remplir le rôle de pirates, de croiser sur les routes du commerce, et lorsqu'ils rencontreront quelques navires marchands de l'ennemi, de s'en emparer et de les amener comme prises? Le Canada n'est assurément pas dans un besoin tel qu'il lui faille, pour construire ses chemins de fer et ses canaux, de l'argent obtenu de cette manière.

L'honorable premier ministre a dit un mot qui m'a amusé, bien qu'il n'eût aucun rapport avec la question soumise à la Chambre. Il s'est reporté aux jours de Pierre l'Ermite, pour trouver un exemple de la désorganisation dans laquelle il prétend que l'opposition loyale de Sa Majesté dans cette Chambre est aujourd'hui. Il a dit que ceux qui suivaient Pierre l'Ermite étaient désorganisés et conséquemment fauchés par l'ennemi. Mais quels étaient ceux qui suivaient Pierre l'Ermite? Tous ceux qui ont lu l'histoire savent que c'étaient d'honnêtes gens, des hommes sincères, qui avaient formé le projet très louable d'arracher le Saint Sépulcre des mains des infidèles. C'étaient des hommes honnêtes, sincères, animés du motif le plus louable, mais ils furent repoussés et battus parce qu'ils furent attaqués par des troupes organisées de bandits qui les pillèrent et les massacrèrent. Voilà le fait historique, et ce n'est pas moi qui fait la comparaison, mais l'honorable premier ministre lorsqu'il a comparé ses partisans à ces bandits organisés.

Le très honorable premier ministre dit qu'il n'est ni impérialiste ni anti-impérialiste, mais qu'il est Canadien d'abord, toujours et quand même. Sous ce rapport, je suis parfaitement d'accord avec mon très honorable ami. Moi aussi, je suis Canadien d'abord, toujours et quand même; mais je ne puis oublier le fait que le Canada fait partie de l'empire britannique, de sorte qu'il m'est impossible d'être Cana-

dien sans être sujet britannique. Donc, lorsque je dis que je suis Canadien, je déclare en même temps que je suis sujet britannique; et l'une des raisons principales qui me font m'enorgueillir d'être Canadien, c'est que je suis en même temps sujet britannique. Le très honorable ministre dit qu'il n'est ni impérialiste ni antiimpérialiste. Mais est-il possible à un Canadien de n'être ni l'un ni l'autre? Si vous êtes Canadien, vous devez nécessairement souhaiter ou ne pas souhaiter que le Canada continue de faire partie de l'empire. Si vous désirez continuer de former partie de l'empire et de contribuer à sa croissance et à son succès, vous êtes impérialiste, mais si vous ne désirez pas que cet empire s'agrandisse et prospère, et si vous ne désirez pas continuer d'en faire partie, vous êtes antiimpérialiste. Il faut que vous soyez l'un ou l'autre, et tout le pathos du monde n'y peut rien. Je ne trouve pas à redire à ce qu'un homme croie que la destinée du pays est l'annexion ou l'indépendance, ou toute autre chose, mais je dis que nul ne peut être Canadien et ne pas être impérialiste ou antiimpérialiste.

Il faut qu'il désire faire partie de l'empire ou n'en pas faire partie. Nous devrions nous rappeler que lorsque la Grande-Bretagne a perdu ses colonies américaines, toute la difficulté est survenue à propos de la question de défense. L'histoire est la philosophie enseignée par l'expérience; et bien que certains membres de cette Chambre aient parlé sur des questions d'histoire et de diplomatie, au point de vue d'ouvrages publiés il y a bien longtemps, il faut se rappeler que l'histoire a été refaite depuis dix ou quinze ans, et que nous avons aujourd'hui les preuves les plus concluantes que, lors de la révolution américaine, les neuf dixièmes des injustices ont été commises par les colonies révoltées. Il a été prouvé que, bien que la mère patrie n'ait pas toujours fait preuve de sagesse, de sollicitude et de prudence, après tout, elle s'est montrée une mère patiente en dépit d'une longue série de provocations. D'un autre côté, les historiens américains, dans leurs ouvrages les plus récents, admettent que les difficultés avec les colonies américaines ont surgi lorsque la Grande-Bretagne est devenue maîtresse du Canada. Lorsque le Canada appartenait à la France, les colonies américaines craignaient la puissance et l'agression française, mais le jour où le Canada est devenu partie des possessions anglaises, elles se sont préparées à obtenir leur indépendance. De sorte que l'insurrection américaine a été due par ricochet à cette crainte de l'agression française.

On s'est fait jusqu'ici une idée également fausse au sujet des questions diplomatiques, et tout honorable député qui voudra

lire les ouvrages les plus récents à ce sujet constatera, comme l'a dit le ministre de la Justice (M. Aylesworth) à Toronto, il y a huit ou dix jours, que la diplomatie britannique a, sinon invariablement, du moins généralement, très bien réussi. En somme, la diplomatie britannique a agi avec sagesse et succès dans l'intérêt du Canada. Tout homme qui voudra se donner la peine d'étudier l'histoire devra reconnaître que le Canada serait aujourd'hui à des millions de milles de l'océan Pacifique, sans la puissance de la Grande-Bretagne et la crainte de sa puissance militaire.

Sans retenir la Chambre plus longtemps, je dois dire qu'il me semble que lorsqu'un bill de la nature de celui-ci nous est soumis et lorsqu'il y a un doute au sujet de sa constitutionalité, il serait sage de ne pas agir avant de connaître l'opinion du plus haut tribunal du pays. Peut-il y avoir le moindre doute qu'avant peu d'années, cette difficulté entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne devra être réglée? Il faut que l'Allemagne conquière la Grande-Bretagne ou que le Grande-Bretagne conquière l'Allemagne, ou il faut qu'un armistice ait lieu entre elles. On ne saurait vouloir indéfiniment pressurer le peuple pour les fins de la guerre. Lorsqu'arrivera le temps opportun, nous pourrons décider, en connaissance de cause, ce qu'il vaudra mieux faire dans l'intérêt du Canada et de l'empire. Mais c'est aujourd'hui le temps le plus inopportun, puisque les plans des navires de guerre changent plus rapidement et plus fréquemment que jamais. Nous ferions mieux d'attendre quelques années jusqu'à ce que l'on ait adopté un programme définitif à ce sujet. Nous serons alors en mesure d'adopter une ligne de conduite qui aura un certain caractère de permanence. Nous accomplirions beaucoup plus efficacement notre devoir envers le pays et envers la métropole si notre Gouvernement voulait consulter les autorités impériales et voir s'il ne serait pas possible d'imaginer un plan plus conforme aux vues des deux pays. On nous dit qu'il ne serait pas sage pour nous d'envoyer notre argent à la mère patrie pour qu'il y soit appliqué à la construction d'une marine dont nous n'aurions pas la direction. Je suis fortement enclin à partager cet avis, mais il me semble que ce que notre Gouvernement devrait faire, ce serait de rencontrer les autorités impériales qui tiennent beaucoup à la coopération des colonies—car elles savent très bien que l'avenir de la Grande-Bretagne dépend de ses colonies—et de tâcher de s'entendre avec elles sur l'adoption d'un plan. Je ne suis pas prêt à suggérer un plan, mais si les hommes d'Etat qui ont pour devoir de surmonter les difficultés—les hommes d'Etat des colonies australiennes, du Canada et des îles britanniques, et de partout où flotte l'Union Jack—s'ils se réunissaient en

conférence, bien résolus à imaginer un plan quelconque grâce auquel toutes les parties de l'empire se partageraient le fardeau au lieu de le faire retomber en entier sur la mère patrie, je suis convaincu qu'on arriverait à un résultat pratique.

Je dis, monsieur l'Orateur, que je respecte assez les hommes d'Etat du Canada et les hommes d'Etat des colonies en général et de la mère patrie pour croire qu'un pareil plan pourrait être mis bientôt à exécution. Et j'ose affirmer que si un pareil plan pouvait être imaginé, même maintenant, dans le cas d'urgence actuel, on pourrait donner à l'univers la preuve du fait que la nation qui attaquera la Grande-Bretagne devra rencontrer les forces du plus grand empire que le monde ait jamais connu. Il serait bon de faire savoir que non seulement il lui faudra lutter contre les hommes et contre la richesse des Iles-Britanniques, mais encore contre les hommes et contre la richesse du Canada, qui est l'un des pays les plus richement doués de l'univers, contre les hommes et les richesses d'autres parties de l'empire, qui seront aussi au service de l'empire—non de l'empire britannique dans le sens étroit du mot, mais de l'empire constitué par nous tous, un empire où tous sont co-associés et participent à toutes les affaires—pour y maintenir la sécurité qui est nécessaire au progrès. Ma confiance en l'honorable ministre est telle que je crois que s'il siégeait à cette conférence avec les autres représentants de l'empire, un plan de ce genre pourrait être élaboré à la première séance.

Monsieur l'Orateur, en amendement à la motion proposant que le bill soit maintenant lu la deuxième fois, je propose:

Que le mot " maintenant " soit biffé et que l'on ajoute à la fin de la motion les mots " à six mois de cette date ".

M. W. D. STAPLES (Macdonald): En me levant pour appuyer la motion de l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup), je désire expliquer brièvement mes raisons pour en agir ainsi. Je n'ai nullement l'intention de prolonger inutilement le présent débat, mais je suis convaincu que je manquerais à mon devoir si je ne disais pas au moins quelques mots pour exprimer l'opinion des commettants que j'ai l'honneur de représenter en cette Chambre. La question de la défense navale est venue devant cette Chambre sous forme d'une résolution inscrite au feuilleton lors de l'ouverture de la dernière session par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), laquelle résolution a été plus tard débattue en cette Chambre, alors que la discussion s'est agrandie de façon à inclure la question plus grave de la défense navale de l'empire. Depuis que cette question a été soumise à notre attention, elle a été l'objet de ma part de quelque réflexion, de quelque étude et de quelque considération. Qu'il me soit permis d'avouer que lorsque la question nous a d'abord été soumise je n'ai pas saisi sa gravité, son importance et ses sérieuses conséquences pour le Canada et pour l'empire. Mais j'ai écouté les débats de cette Chambre le 29 mars dernier. J'ai suivi ce débat avec beaucoup d'admiration, car les discours ont eu pour effet de soulever la question au-dessus des mesquines considérations politiques et de la placer sur le champ plus vaste où les questions de défense nationale devraient être traitées.

J'ai été heureux de remarquer que pendant toute la durée de ce débat, le désir de la Chambre a été de traiter cette question de la manière la plus large. Il est certaines questions que nous pouvons ramener à la sphère de la politique de parti et sur laquelle le vote de la Chambre est donné d'après les attaches de parti. Mais lorsqu'il s'agit de la défense du pays, alors, la question devrait, autant que possible, être maintenue complètement en dehors de la politique de parti.

Mais il est des temps où il est nécessaire de se diviser même sur les questions de défense nationale et impériale. Je regrette que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) soit venu en cette Chambre, au commencement de ce débat, armé d'un discours propre à créer des divisions de parti sur cette question. Il nous a fait un discours qui, à mon sens, constituait une attaque voulue contre le chef de l'opposition, mais, voyant qu'il n'y avait aucune provocation de la part de celui-ci, il a cherché quelqu'un qu'il pourrait attaquer et s'est rabattu sur l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Il a, de ce fait, provoqué une discussion de parti qui aurait pu être évitée. Mais il y a d'autres raisons pour lesquelles il est parfois nécessaire de se diviser selon les partis, même sur les questions de défense. D'après ce que j'ai lu et d'après ce que j'ai entendu en cette Chambre, je crois que des nations autres que notre empire se sont vues parfois dans la nécessité d'examiner les questions de défense au point de vue des partis. Mais elles n'ont jugé cela nécessaire que lorsque leurs gouvernements ont manqué à leurs devoirs. Nous arrivons donc à cette question. Le Gouvernement a-t-il fait son devoir en ce qui concerne la défense du pays et de l'empire? S'il en est ainsi, je dis que nous, membres de la gauche, n'avons aucun droit de faire de cette question une question de parti, ni de proposer au peuple un programme différent ou contraire, et diviser la Chambre. Afin d'en arriver à une conclusion sur la question de savoir si le Gouvernement actuel a fait son devoir en cette affaire, il est nécessaire de passer succinctement en revue l'histoire de cette question. Je vais

tâcher d'être aussi bref que possible. Je ne remonterai pas aux jours de Pierre l'Ermite, comme l'a fait le premier ministre. Je ne remonterai qu'à la conférence de 1902. Nous savons tous que cette conférence a été convoquée par le secrétaire colonial d'alors, le très honorable Joseph Chamberlain. Elle était composée des représentants des diverses parties de l'empire et son but était de prendre des mesures pour inaugurer un programme de défense. Nous avons envoyé à cette conférence notre représentant le très honorable premier ministre. Lorsqu'il est arrivé, nul doute qu'il n'ait été reçu avec bienveillance, comme l'ont été tous les hommes d'Etat des diverses parties de l'empire. Les membres de la conférence une fois réunis, le très honorable Joseph Chamberlain a exposé le but de la réunion, disant aux représentants qu'afin que la flotte britannique pût conserver la suprématie des mers, il était nécessaire d'adopter un programme grâce auquel toutes les colonies de l'empire participeraient au maintien de la flotte.

Il dit à la conférence que les contribuables de la Grande-Bretagne avaient volontiers et de grand cœur supporté les dépenses afférentes à l'entretien de la flotte; puis doucement, sans nullement s'abaisser au rôle de mendiant, il donne à entendre qu'il serait heureux de recevoir l'aide financière que les diverses colonies pourraient juger utile de donner. Puis, sir John Forrest, ministre de la défense pour l'Australie, donne lecture du premier mémoire communiqué à la conférence. C'est un superbe document. Si le temps le permettait, j'en donnerais lecture, mais je tiens à être aussi bref que possible. Lord Selborne présenta les vues de l'amirauté. La conférence se fractionna alors en comités et après que les délégués eurent discuté les questions en ce sens, la conférence se réunit de nouveau et lord Salisbury soumit le rapport du conseil. Voit-on que le Canada ait fait son devoir, à cette époque? Examinons ce qui en est. La colonie du Cap s'avance et dit: "Nous avons jusqu'ici donné £30,000 par année; nous portons le chiffre de notre subvention à £50,000. L'Australie, à son tour, dit: "Nous vous donnons annuellement £106,000; ce sera à l'avenir £200,000. Natal avait versé £12,000; il versera £35,000. Terre-Neuve avait donné £3,000; elle majore ce chiffre jusqu'à concurrence de £4,800. La Nouvelle-Zélande au lieu de £20,000 donnera £40,000. Or, monsieur l'Orateur, le Canada a-t-il fait son devoir? Le premier ministre a-t-il pris la parole et dit: "J'ai l'honneur de représenter la plus puissante colonie de l'empire, or, je n'entends nullement demeurer à l'arrière-plan et laisser les autres colonies devancer le Canada en matière de coopération aux frais d'entretien de la marine britannique, qui a protégé notre trafic, notre commerce, assuré notre paix et notre liberté. Je vais faire une offre en rapport avec la richesse et la population du Canada". A-t-il prononcé ces paroles et pris pareille attitude.

A-t-il offert un seul centin? Non, monsieur l'Orateur, pas un sou. Il allègua toutes sortes d'excuses, et mainte et mainte fois, nos collègues ont rappelé ces excuses qui figurent au compte rendu des débats. Il dit que le Canada songeait à la création d'une flotte. Je ne crois pas que le Canada songeât à la création d'une marine canadienne indépendante. Il fit valoir entre autres arguments, que nous étions en train de développer nos travaux publics et la milice canadienne; il alla jusqu'à dire qu'il avait envoyé quelques braves jeunes Canadiens combattre pour l'empire dans l'Afrique-Sud. Je serais curieux de savoir s'il a bien dit toute la vérité à cet égard? A-t-il dit à la conférence qu'il n'avait pas permis à ces jeunes gens de partir au moment désiré? A-t-il dit à la conférence que ce ne fut qu'après y avoir été forcé par l'opinion publique que, de concert avec son Gouvernement, il permit à ces jeunes gens de partir pour l'Afrique-Sud? Le résultat c'est que, par suite des atermoiements du Gouvernement, les soldats canadiens arrivèrent les derniers dans l'Afrique-Sud.

Venons-en à la conférence de 1907 et ici encore, je pose la question: le Canada a-t-il fait son devoir à cette conférence? Tous ceux qui siégeaient ici à cette époque savent combien il répugnait au premier ministre de se rendre à cette conférence? Il ne consentit à partir que lorsque le chef de l'opposition et ses partisans eurent consenti à faciliter l'adoption des mesures ministérielles et promis de ne pas soulever de questions contentieuses. Mais le premier ministre ne se rendit pas seul à la conférence; il se fit accompagner du ministre de la Marine. La première question qui vint sur le tapis à cette conférence fut la formation d'une conférence impériale devant se réunir tous les cinq ans, et qu'arriva-t-il?

Le premier ministre du Canada s'opposa à pareille proposition; il ne voulait pas que cette conférence eût lieu tous les cinq ans. Je comprends parfaitement ce qu'il éprouvait. Il ne voulait pas se rendre à cette conférence et prendre part à ces délibérations en compagnie d'hommes d'Etat loyalistes venant des autres parties de l'empire; pareille conférence lui serait antipathique. Ce fut lord Tweedmouth qui fit l'exposé de la situation. Il leur dit qu'ils avaient été invités à cette conférence dans le but de tâcher de faire quelque chose pour venir en aide à la marine impériale. Or, le premier ministre du Canada fait-il quelque offre, au nom de son pays? Non, il se borne à écouter en silence les repré-

sentants des autres colonies offrant de majorer le chiffre de leurs subventions, sans offrir lui-même un seul centin. Quand on voit la petite colonie de la Nouvelle-Zélande, avec une population de 900,000 âmes, prêtant si volontiers et si généreusement son concours financier, on supposerait naturellement que lorsque viendrait le tour du Canada, notre pays, par la bouche de ses représentants, se montrerait plus généreux encore, mais il l'a été moins. On aurait cru qu'en retour de tout ce que la flotte britannique a fait pour assurer le paix du monde, pour la protection de notre commerce, pour les progrès de la civilisation dans le monde entier, le Canada aurait offert au moins quelque chose, mais non, il n'a rien offert. On sait les sommes énormes que la Grande-Bretagne a dépensées ici, bien que le député de Huron-sud (M. McLean) ait affirmé ici, à mon grand regret, que nous ne devons rien à l'Angleterre.

Je lui pose ici de nouveau la question: l'Angleterre n'a-t-elle pas établi une grande station navale à Halifax? N'en a-t-elle pas établi une autre sur la côte du Pacifique, à Esquimalt? N'en a-t-elle pas établi une à Québec? N'a-t-elle pas libéralement dépensé d'énormes sommes pour la propagation de la civilisation et du christianisme au Canada, sommes atteignant le chiffre global de un milliard de dollars? Mais nos délégués à cette conférence avaient sans doute oublié tout cela et ils refusèrent de bourse délier pour aider à l'entretien de la marine impériale. Quand l'Australie majora le chiffre de sa subvention, le premier ministre garda le silence, mais demanda à son ministre de la Marine d'expliquer la situation du Canada.

Le ministre de la Marine fit l'exposé de la question. Il s'était imaginé qu'il nous fallait détourner les attaques de nos voisins du sud, et surveiller la flotte des Etats-Unis, ce qui était tout à fait inexact.

Un mot sur la résolution de mars dernier. Le premier ministre a-t-il fait son devoir, en apportant son amendement à cette résolution? On s'en souvient, quand il présenta cet amendement, cela ne fut guère agréable aux députés de la gauche. C'était de l'ingratitude. C'était méconnaître ce que l'Angleterre avait fait pour le Canada et nous en fûmes indignés. Nous aurions bien refusé de l'accepter ; mais afin que la politique demeurât étrangère à l'affaire, le chef de l'opposition s'efforça, de concert avec le premier ministre de formuler quelque proposition qui pût rallier tous nos suffrages, et alors les députés de la gauche donnèrent leur adhésion à l'amendement. On en élimina nombre de paragraphes.

L'amendement revêtit enfin une forme qui nous le rendait acceptable, en ces circonstances; car nous comprenions que mettre la question aux voix et provoquer un débat produirait un effet moral désastreux à l'étranger et au pays. Nous laissâmes donc adopter la résolution sous cette forme modifiée. Or, cette résolution autorisait le premier ministre à se rendre à la conférence de 1909 et lui permettait d'y prendre une attitude tout à l'honneur du pays. Le premier ministre s'y est-il rendu? Non. Il n'en eut sans doute pas le courage. Il lui répugnait de se soumettre de nouveau aux épreuves subies aux conférences précédentes. Il convoqua sans doute le conseil et dit: "L'opposition nous a imposé de force une résolution qui nous oblige de donner mission à quelqu'un d'assister à la conférence qui doit avoir lieu, pour discuter la question de la défense. Il fait donc appel aux gens de bonne volonté et dit au ministre de la Milice et de la Défense (sir Frederick Borden), un courageux, qui a toujours réussi à se tirer d'un mauvais pas "vous ferez un représentant idéal." Oui, répond le ministre de la Milice, mais je n'entends pas y aller seul. Le premier ministre, sans doute, lui avait dit de jeter un coup d'œil autour de lui et de faire choix du collègue qui lui conviendrait. En finissant cet examen, son regard tombe sur le ministre chargé de la direction du département au sujet duquel la commission royale avait dit que l'organisation, la discipline, le zèle pour le service public, l'esprit d'économie brillaient par leur absence, et il dit: "Voilà un homme! Il en conclut que ce ministre avait qualité pour représenter le Canada à la conférence. A leur arrivée à Londres, ils constatèrent que les autres colonies voulaient bien continuer d'accorder leur concours financier à l'empire; mais, après avoir allégué toutes sortes d'excuses, ils se bornèrent à suggérer que le Canada établirait sans doute son propre service naval.

Le représentant de l'amirauté leur fit part de ses vues. Il fit, devant la conférence, l'exposé des mesures à prendre dans les plus chers intérêts de l'empire. A son avis, le mieux serait d'offrir une somme d'argent. Le Canada ne jugea pas utile de faire pareille offre. Le représentant de l'amirauté ajouta qu'une unité de la flotte serait acceptable. Le Canada s'est-il engagé à construire une unité de la flotte? Non. Nos représentants dirent: "Nous ne sommes en mesure de consacrer à cet usage que £400,000 ou £600,000 et si vous pouvez nous suggérer quelque chose que nous pouvons construire avec ce montant qui puisse vous être de quelque utilité, nous allons nous mettre à l'œuvre."

Le premier ministre a-t-il fait son devoir en présentant au Parlement le bill en discussion? S'il eût fait son devoir aux conférences de 1902 et de 1907, ainsi qu'en présentant à la Chambre le bill en discussion, je prétends que l'opposition ne serait pas fondée à combattre cette mesure; seulement, je laisse à la Chambre et au pays le

soin de juger si le premier ministre avait fait son devoir jusqu'au moment où il présenta son bill. En saisissant la Chambre de ce bill, se conforme-t-il aux avis de l'amirauté ou aux prescriptions figurant dans la résolution du 29 mars dernier? Nullement. Nous aurions manqué à notre devoir, en n'offrant pas à la Chambre un projet qui nous permette de venir en aide au grand empire dont nous faisons partie. Il paraît que le Gouvernement a décidé de construire cette flotte canadienne et, apparemment, il a grandement la chose à cœur. Il veut que ce soit une flotte canadienne indépendante. Il faut qu'elle se construise au Canada même, avec des matériaux indigènes, par des ouvriers canadiens et que son équipage soit canadien. Voilà le seul et unique argument du Gouvernement et il s'en tient là. Il ne se demande pas de quel secours serait cette flotte dans un combat naval.

On ne considère pas si elle sera de quelque utilité pour la marine britannique. Quand le très honorable premier ministre a prononcé son discours pour proposer la seconde lecture du bill, on l'a interrogé de ce côté-ci sur le prix de cette marine. Il a répondu $11,000,000 ou $12,000,000. On lui a demandé aussi combien il faudrait de temps pour construire les chantiers maritimes et faire l'installation des machines nécessaires à la construction de cette marine. Il a dit qu'il faudrait environ un an. Qui pourrait ajouter foi un instant à cette déclaration que l'on peut construire des chantiers maritimes et y installer l'outillage nécessaire pour construire cette marine dans l'espace d'une année? Le premier ministre a aussi déclaré qu'il faudrait quatre ou cinq ans avant que l'on puisse utiliser les navires que l'on se propose de construire.

Monsieur l'Orateur, je vais faire le calcul de ce que coûtera cette marine. Nous avons la déclaration du très honorable premier ministre qui affirme qu'elle va coûter $11,000,000 ou $12,000,000. Je n'ai aucun doute que lorsqu'il a fait cette déclaration, si on lui avait demandé, de ce côté-ci de la Chambre, sur quels renseignements il se basait pour établir ces chiffres, il aurait répondu comme il l'a fait à l'époque du débat sur le Transcontinental, qu'il avait des montagnes de renseignements. Le très honorable premier ministre déclare que cette marine coûtera $11,000,000 avec un supplément de 33⅓ p. 100 si la construction doit s'en faire au Canada. Mais la population de notre pays a appris à ne pas ajouter une grande croyance aux évaluations qu'il peut faire. Le très honorable premier ministre a dit à la Chambre, en 1903, que le Transcontinental ne nous coûterait pas plus de $13,000,000, bien que son ministre des Finances ait déclaré qu'il coûterait $28,000,000, et afin de pouvoir tromper la population du Canada, il a préparé des brochures électorales disant que pour construire ce chemin de fer on emploierait seulement $13,000,000 de l'argent du peuple. Une de ces brochures que je tiens à la main a été répandue dans toutes les maisons du Canada, elle est venue dans ma propre demeure, et si vous regardez à la page 10, vous trouverez le chiffre de $13,000,000 indiqué comme l'évaluation faite par le très honorable premier ministre pour le coût de ce chemin de fer transcontinental national. Mais, monsieur l'Orateur, nous constatons aujourd'hui que ce chemin de fer coûtera $250,000,000 et si nous acceptons la prévision de l'honorable premier ministre que cette marine coûtera $11,000,000 et si nous établissons des chiffres en prenant pour base son évaluation du Transcontinental, alors la population du Canada peut s'attendre à ce que cette marine lui revienne à $220,000,000, sans compter l'entretien.

Quant au temps qu'il faudra pour construire la marine, nous savons qu'il faudra dix ans pour construire le Transcontinental au lieu des cinq années que le premier ministre avait fixé et par conséquent, en calculant sur cette même base, il nous faudra douze années pour construire cette marine. Avant qu'elle ne soit construite, elle sera démodée, absolument sans valeur comme instrument d'attaque ou de défense, et elle ne sera plus bonne qu'à être jetée à la vieille ferraille. Le très honorable premier ministre a dit récemment à la population de Toronto qu'il était facile de critiquer un gouvernement, mais qu'il était difficile de construire et que malgré les critiques des conservateurs à l'adresse de son gouvernement, c'était un gouvernement de construction. Or, je n'ai pas besoin de remonter dans l'histoire politique des deux partis, mais je puis dire que cette déclaration est aussi sensée que celle que le premier ministre a faite l'autre jour, quand il a dit que lorsque l'Angleterre sera en guerre le Canada sera en guerre. mais qu'il ne s'ensuivait pas que le Canada était en guerre quand l'Angleterre était en guerre. Permettez-moi de dire brièvement ce qu'a fait le Gouvernement à propos de constructions. Il a entrepris la construction du grand Transcontinental, et nous savons tous les scandales auxquels ce chemin de fer a donné lieu; il a entrepris la construction du pont de Québec et après qu'on eut dépensé plus de $6,000,000 des deniers du peuple, ce pont s'est écroulé dans le Saint-Laurent. A quels grands constructeurs nous avons affaire. Le Gouvernement a aussi construit d'autres choses.

M. LENNOX: La tour Laurier.

M. STAPLES: Oui, il a construit la tour Laurier, et un doux zéphir du sud a soufflé dessus et l'a renversée. Quel Gouvernement de grands constructeurs!

Monsieur l'Orateur, le Gouvernement a décidé de suivre sa propre voie sans s'in-

quiéter des autres colonies de l'empire et de prendre son temps pour préparer un projet de défense navale. Il a décidé de construire deux marines, l'une sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique, et il ne sera pas plus possible à ces deux marines de se réunir qu'il ne fut possible à la marine russe de se réunir à l'époque de son humiliation, quand elle avait une flotte dans la Baltique et une autre dans le Pacifique. Quoiqu'il en soit le Gouvernement a décidé de construire deux marines et je ne doute pas qu'il ne suive l'avis du "Globe" de Toronto en appelant la marine du Pacifique le "Frelon" et celle de l'Atlantique la "Guêpe". Quand ces marines seront construites, voyons un instant quelles seront leurs possibilités de combattre. Je serais bien surpris si la "Guêpe" était capable de capturer le capitaine Bernier sur l'"Arctic." Je suis porté à croire que si le capitaine Bernier avait son navire bien armé et manœuvré par des Esquimaux mâles et femelles, que le ministre de la guerre avec sa flotte ne pourrait pas s'en emparer. Quelqu'un peut-il croire que le dard de la "Guêpe" serait suffisant pour percer la cuirasse du navire du capitaine Bernier?

En réalité cette marine sera une affaire très coûteuse pour le Canada et elle ne sera d'aucune utilité pour le Canada ou pour l'empire.

Nous avons beaucoup entendu parler, monsieur l'Orateur, de loyauté au cours de ce débat et comme on a prétendu que quelques-uns des chefs du Gouvernement étaient déloyaux, la seule façon d'en juger est de prendre leurs paroles et après avoir lu les discours du premier ministre et de quelques-uns de ses partisans, je peux dire qu'ils contiennent une certaine indication de déloyauté. L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a dit que la masse de la population de la province de Québec n'était pas déloyale, mais nos collègues de la droite se sont efforcés de mal interpréter ces paroles et ils ont prétendu, injustement selon moi, que l'honorable député (M. Edwards) avait déclaré que la population de Québec était déloyale.

Je n'ai jamais eu le plaisir ni l'honneur de vivre dans la province de Québec, mais j'ai connu beaucoup de personnes de cette province et je suis encore à entendre de l'une d'elles une parole déloyale, exception faite des discours des chefs qui siègent à la droite de la Chambre. Dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, il y a un grand nombre de Canadien-français qui sont d'excellents et loyaux citoyens. Il y a aussi des Français, hommes et femmes, qui sont arrivés directement de France, et ils sont devenus de bons et loyaux citoyens de l'ouest du Canada. Permettez-moi de vous donner un exemple de loyauté de ces gens. Il y a deux ans on célébrait une fête dans une ville, je crois que c'était le 14 juillet, et à cette occasion on avait arboré le drapeau français. Je n'ai pas trouvé à redire à cette manifestation parce que le même jour, l'Union Jack flottait à la place qui lui est réservée. Un des jeunes Français qui n'avait pas encore appris qu'il était le symbole de la liberté de parole et de la liberté de conscience, résolut de le faire descendre. Qu'arriva-t-il? Il avait à peine mis sa main sur ce drapeau que le prêtre de la paroisse qui présidait, le lui enleva et lui défendit de porter à nouveau la main sur cet emblême.

Je ne doute pas que le très honorable premier ministre, quand il faudra qu'il fasse appel encore une fois à la population du pays, se rendra, comme il l'a toujours fait à l'ouverture de sa campagne, dans la province de Québec. Il aime à s'y rendre et à s'adresser à ses compatriotes. Je ne le lui reproche pas même quand il va jusqu'à leur rappeler que le même sang qui coule dans leurs veines, coule aussi dans les siennes. Peut-être s'adressera-t-il à eux en employant les mêmes expressions dont il s'est servi quand il leur a dit qu'il était désireux de revenir au pouvoir pour qu'il puisse avoir l'occasion de finir sa grande tâche, alors qu'il serait heureux de dire avec le prophète d'autrefois: "Seigneur, permets maintenant à ton serviteur de partir en paix".

Ce fut un appel capable d'attendrir un cœur de pierre. Mais quand le temps viendra—et j'espère qu'il est encore bien loin—où le très honorable premier ministre sera rappelé de ce monde méchant pour prendre son vol vers les sphères célestes et jouir de cette paix qui dépasse l'entendement, je crains que lorsqu'il aura gravi l'échelle d'or et qu'il frappera à la porte de Saint-Pierre on ne l'y fasse un peu attendre. J'ai peur que lorsque le grand livre sera ouvert, celui qui contient la liste des péchés d'omission et de commission de tous les hommes, on ne pose quelques questions au très honorable premier ministre. On lui dira sans doute qu'il était le premier ministre du Canada, qui a fait croire à la population de ce pays qu'il construirait un Transcontinental pour $13,000,000, tandis qu'il a coûté $250,000,000. On lui dira qu'il était le premier ministre du Canada qui a promis à son peuple que s'il était élu et porté au pouvoir en 1896, il ferait disparaître des lois le tarif protecteur qui saignait le peuple à blanc. On lui demandera: Etes-vous l'ancien premier ministre du Canada qui a entrepris de construire un grand ouvrage d'utilité publique que, après qu'on y eut dépensé $6,000,000 des deniers publics, s'écroula au fond du Saint-Laurent en traînant avec lui non seulement l'argent du peuple mais environ 228 âmes. J'ai peur qu'on lui demande aussi: Etes-vous le premier ministre du Canada qui a entrepris de mettre la dernière pierre au grand ouvrage qu'il était si désireux de finir, sous la forme d'une marine indépendante et séparée qui probablement ser-

vira d'instrument pour briser le plus grand empire du monde, celui qui a plus fait pour la diffusion de la civilisation et de la chrétienté qu'aucun autre empire qui ait jamais existé? On pourra aussi lui demander: Etes-vous le premier ministre du Canada qui a pensé à changer le dessin du drapeau qui flottera sur cette flotte—le drapeau qui a donné la liberté à toutes les parties du monde? Mais, monsieur l'Orateur, il n'est pas trop tard. Je dis au premier ministre qu'il a encore du temps pour se repentir, qu'il a encore le temps de recevoir l'absolution. Qu'il prenne maintenant ce bill injuste et dangereux et qu'il le déchire en morceaux. Qu'il ne se contente pas d'un renvoi à six mois mais qu'il le jette aux quatre vents.

Au cours de ce discours, j'ai entendu exprimer quelques doutes quant au drapeau qui flottera sur la marine que le Gouvernement se propose de construire. Pour moi, Canadien de naissance et fils de parents canadiens eux-mêmes, je demande que ce soit l'Union Jack—aucun autre drapeau ne pourra me satisfaire. Le très honorable premier ministre peut songer à un drapeau d'un dessin moderne; il peut songer à un drapeau avec des étoiles et des barres qui peut être très beau, mais le drapeau qui a déjà flotté depuis mille ans est assez bon pour moi.

Ce ne sont pas mes propres paroles, monsieur l'Orateur, mais elles traduisent bien ma pensée, et me conviennent parfaitement.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Monsieur l'Orateur, je suis un peu en retard pour prendre la parole; mais comme je ne fais que de me rétablir d'un rhume assez persistant, j'ai dû remettre la partie. Au reste, les considérations que j'ai à soumettre à la Chambre ne seront peut-être pas du goût de personne. Je ne saurais agréer la proposition que l'on vient de faire pour le renvoi à six mois, pas plus que je n'aurais pu voter pour les amendements soumis hier en vue de la consultation du peuple. Je suis un ferme tenant de la responsabilité des Chambres et il incombe au Parlement et au ministère de pourvoir amplement et pleinement à la défense du Canada. La sécurité du pays et de l'empire est une question de prime importance, et dont la responsabilité ne saurait sous aucun prétexte être reportée du Parlement sur le peuple. Ceux qui ont fait le parlement anglais ce qu'il est aujourd'hui, les hommes comme Pitt, Fox, Canning, ont été frappés de l'excellence de ce principe, que la responsabilité de la défense du pays et de l'empire réside dans le Parlement et ne peut lui être enlevée pour être confiée à d'autres. Ce n'est pas que je rejette absolument le recours au referendum sur toute question constitutionnelle; mais jamais jusqu'ici n'a-t-on proposé au Parlement de s'en rapporter à une consultation populaire en matière d'organisation de la défense du pays. Dans cet ordre d'idées, je dis que le Parlement est saisi de la question et dès lors ne saurait se dispenser d'agir. De même, je ne saurais voter pour l'amendement qui vient d'être soumis: le Parlement est tenu de régler cette question de la défense du territoire dès maintenant, et non pas à quelque époque future.

La stabilité de toute grandeur nationale et l'influence que les habitants d'un pays sont appelés à exercer dans le monde sont étroitement liées, c'est ma ferme conviction, et l'ont toujours été, au développement de sa puissance maritime. Périclès et Thémistocle, les deux plus anciens et plus illustres hommes d'Etat d'Athènes, quatre cents ans avant l'ère chrétienne, s'étaient rendu compte de cette vérité. Alors que l'influence de cette petite ville commençait à se faire sentir et que le souffle de son esprit démocratique se répandait sur le monde, ces grands hommes virent très bien que la grandeur des nations se mesurait au degré de développement de leur puissance maritime. Ils ne disposaient que de faibles embarcations, les petites trirènes d'alors, mais Thémistocle s'écria: "Qu'on me donne une flotte, et d'un jour à l'autre je me transporterai où bon me semblera, tandis que si je n'ai qu'une armée de terre, mes opérations seront circonscrites en un lieu seulement." Et c'est l'enseignement que l'histoire n'a cessé de nous donner depuis; l'histoire des cités italiennes du moyen âge, l'histoire des Pays-Bas, l'histoire de la Grande-Bretagne; et de nos jours même il faut reconnaître que l'ascendant pris par l'Allemagne est étroitement lié au développement de sa puissance maritime.

Toute nation qui néglige cet élément commet une grave erreur et sa décadence ne saurait tarder à se produire. Si jamais le Canada est destiné à figurer au premier rang des nations, et s'il ne veut pas se laisser trop distancer sur ce continent de l'Amérique du Nord, il devra s'appliquer à développer sa puissance maritime. Et nous sommes dans des conditions particulièrement favorables pour le faire. En ma qualité de Canadien, je ne songerais même pas à proposer que nous renonçions à notre droit de développer directement nos forces maritimes, ou que nous chargions moyennant finance quelque autre puissance de nous défendre ou de pourvoir à l'organisation de cette marine. Nous sommes dans les conditions voulues pour dominer sur ce grand continent de l'Amérique du Nord; mais nous ne saurions nourrir l'espoir d'y arriver jamais, si nous ne développons notre puissance maritime. Nous détenons ce que j'appellerai la route intercontinentale entre l'Europe et l'Asie. L'itinéraire par excellence du commerce aujourd'hui, passe par l'Atlantique, l'Amérique et le Pacifique, et c'est pourquoi il est essentiel de pouvoir se faire respecter sur les deux

océans. Les Etats-Unis jugent qu'il leur est indispensable d'être une puissance maritime, et ils appliquent des millions à la réalisation de cette ambition. Mais ce qui préoccupe surtout les Etats-Unis, c'est le maintien de leur ascendant sur le Pacifique en présence du Japon. Nous commençons tous à nous rendre compte aujourd'hui, surtout depuis que se poursuit le creusement du canal de Panama, qu'une grande route nouvelle est à la veille de s'ouvrir, que la puissance maritime est un élément indispensable du prestige de toute nation. Je me suis toujours attaché à démontrer que le peuple canadien dont les aspirations sont aussi hautes et ambitieuses que celles d'aucun autre peuple, n'atteindra jamais le terme de ses espérances à moins de développer et de maintenir sa puissance sur mer. Nous sommes issus de populations qui se sont toujours particulièrement distinguées dans des entreprises maritimes. Il paraîtrait que le projet de construction d'une flotte a été vu d'un assez mauvais œil dans la province de Québec. Mais il me paraît bien que certaines qualités de cette population de Québec lui viennent précisément de ses ancêtres bretons, pêcheurs et marins, qui ont découvert le Canada, qualités qui les mettraient à même aujourd'hui d'assurer l'inviolabilité du territoire. Non seulement est-il indispensable pour une nation d'affirmer sa puissance sur mer, mais c'est une nécessité qui s'impose de plus en plus. Comme je l'ai fait observer, ce qui rend l'Allemagne redoutable à l'empire britannique, c'est qu'elle s'est enfin rendu compte que la prépondérance sur mer est un facteur important et qu'elle entend se l'assurer.

Je ne vois pas comment on peut nier à l'Allemagne le droit d'exercer, sous ce rapport, toute la puissance qu'elle pourra atteindre. Elle sait qu'elle ne peut pas prendre d'expansion autrement, et suivant l'exemple des autres grandes nations, et surtout celui de l'Angleterre, elle s'occupe d'augmenter sa puissance la plus redoutable du monde entier.

Il y a à peine douze ans qu'elle s'est lancée dans cette voie. Il y a douze ans, l'Allemagne n'existait pas comme puissance maritime, mais depuis elle est devenue une puissance de premier ordre; dans trois ans elle espère égaler l'Angleterre, et alors elle affirmera ses droits à l'expansion.

J'ai rappelé avec quelle rapidité le Japon a pris rang parmi les grandes nations, parce qu'il avait acquis la puissance maritime. Aujourd'hui, il est en état de dire au pays de l'Europe et d'Amérique, et surtout aux Etats-Unis: Si vous persistez à affirmer que l'Amérique est un pays de race blanche, vous devrez reconnaître la suprématie des hommes de race jaune, et plus particulièrement les Japonais, en Asie, et nous sommes en état de faire respecter ce principe parce que nous avons une marine, nous avons des équipages entraînés, nous avons un grand pays, et nous comptons sur notre marine avant tout.

Si tels sont les enseignements de l'histoire en quoi nous concernent-ils? En ceci: Si nous voulons tenir notre rang en Amérique, si nous voulons continuer à faire partie de l'empire, si nous voulons contribuer à consolider cette agglomération de pays et l'aider dans son œuvre civilisatrice, nous devons joindre nos efforts à ceux de l'Angleterre pour assurer sa suprématie maritime, et aussi avoir une marine à nous.

Je suis convaincu que c'est ce que désire et ce que veut la majorité du peuple canadien. Donnons-lui une direction intelligente et il affirmera la doctrine de la puissance maritime et il se montrera disposé à tous les sacrifices pour les maintenir en coopération avec l'empire.

Non seulement je veux de la puissance navale pour l'empire, mais je dis que le point essentiel dans le développement de la puissance maritime, c'est de construire une marine dans notre propre pays. Je me fais gloire d'avoir été un des premiers dans cette Chambre à déclarer qu'il était temps que le Canada commençât à construire ses propres navires. J'ai été jusqu'à dire que le Gouvernement devrait accorder des primes pour la construction des navires.

Nous devons construire des navires pour le commerce considérable que nous faisons sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Nous avons pu construire de grands chemins de fer transcontinentaux, nous avons pu nous procurer de nombreuses flottes pour coopérer avec ces chemins de fer, sur les deux océans, et il nous faut maintenant construire ces navires chez nous, afin de développer notre puissance maritime.

Mais il faut commencer par le commencement; il nous faut des chantiers, des cales de radoub, et c'est parce que le projet qui nous est soumis est un premier pas dans cette direction, que je ne puis pas voter pour une motion tendant à renvoyer le projet à six mois, ni pour un amendement demandant de soumettre la proposition au peuple.

Il est grandement temps que le Canada se livre à l'industrie de la construction maritime. Si nous voulons devenir une puissance maritime nous devons non seulement pouvoir construire nos propres navires et avoir nos propres bassins de radoub, mais il nous faut aussi former des marins, et grâce à Dieu, nous avons tout ce qu'il faut pour former des équipages comme on n'en trouverait de supérieurs dans aucun pays du monde.

Si nous sommes en état de construire des navires—j'en tiens le Gouvernement responsable—nous pouvons commencer immédiatement l'entraînement des marins qui les monteront. Nous pourrons aussi fourni-

des marins à une partie de la flotte anglaise.

A titre de Canadiens nous avons le devoir de moins parler des points de droit constitutionnel et de ne pas chercher à nous dérober à nos obligations, mais de commencer immédiatement à instruire nos populations maritimes afin de pouvoir fournir à la flotte anglaise 5,000 marins bien dressés, et au besoin 10,000 et même 20,000. Acceptons courageusement notre part du fardeau, et contribuons dans la mesure de nos moyens à assurer la puissance maritime de l'empire.

Je tiens à dire un mot de la vraie situation en Angleterre. Je crois que le danger existe plus ou moins, à l'heure présente et que le meilleur remède à la situation est celui qui est indiqué dans un article du "Saturday Review" de Londres, publié, il y a trois ou quatre semaines. L'amiral allemand qui venait d'assister aux séances de la ligue navale de ce pays, avait prononcé un discours dans lequel il avait cherché à appaiser les légitimes susceptibilités que pouvaient faire naître les déclarations d'un orateur précédent. Voici les paroles que lui attribue le "Spectator":

Le grand amiral Von Kœster termina son discours en déclarant que les Allemands ne songeaient nullement à avoir une marine de guerre égale en puissance à celle de l'Angleterre. Ce qu'ils veulent c'est une force suffisante pour se protéger contre toutes les attaques possibles. Leur programme consistait à faire exécuter la loi navale intégralement.

Voici maintenant le commentaire du "Spectator", le périodique anglais le mieux renseigné:

La véritable signification de cette remarque est très pertinemment exposée par le correspondant du "Times". Il fait observer que le président de la ligue navale et ses collègues ont déjà expliqué que cela veut dire beaucoup plus que ne comporte, en apparence, le programme naval de l'Allemagne. Si le discours appaisant du président de la ligue navale est interprété, abstraction faite de toute question de sentiment, il nous semble que ce que la ligue navale entend par une flotte assez puissante pour mettre l'Allemagne à l'abri de toute attaque, c'est une flotte capable de défier notre suprématie maritime, et au besoin de nous la ravir, dans un conflit naval.

Voilà à quoi travaille l'Allemagne aujourd'hui. Elle s'occupe de la création et du développement d'une marine de guerre qui lui permettra de jeter le gant à la Grande-Bretagne et d'engager la lutte avec cette dernière en vue de la suprématie sur l'océan. Telle est la politique allemande, mais ce but, l'Allemagne ne peut encore l'atteindre, ainsi que le fait observer le "Spectator". Ce journal fait ressortir que si l'Angleterre adoptait ce qu'on désigne sous le nom de "politique bismarckienne"; si elle voulait profiter de la faiblesse actuelle de l'Allemagne et ne pas attendre que cette dernière ait au cours des trois ou quatre années prochaines, construit entièrement sa marine de guerre, elle pourrait engager la lutte immédiatement. Le "Spectator" dit que c'est là ce que ferait l'Allemagne dans un cas semblable. Je vais lire deux autres alinéas qui indiquent la situation telle qu'elle est:

En soulevant la question qui, ainsi que nous l'avons dit déjà, hante l'esprit d'un certain nombre d'Allemands, c'est-à-dire que nous pouvons accomplir immédiatement ce que commande le simple bon sens, sans attendre que l'Allemagne en ait fini de ses préparatifs en vue d'une marine de guerre, nous reconnaissons que nous attaquons un terrain délicat, non, dangereux. Nous aimerions, toutefois, saisir cette occasion pour déclarer, une fois de plus, que nous sommes certains que le peuple britannique ne sera jamais poussé à adopter ce que nous pouvons désigner sous le nom de "plan bismarckien" en insistant sur le fait que la lutte pour la suprématie maritime devrait s'engager alors que les Allemands se trouvent—le fait est notoire—beaucoup plus faibles que nous ne le sommes réellement. Mais alors même que nous croirions qu'il serait possible d'induire le peuple britannique—ce qui ne nous semble pas probable—à modifier son sentiment sous ce rapport et à attaquer les Allemands avant que leur marine de guerre ne soit complète, nous nous refuserions absolument à prôner une politique semblable. La meilleur preuve que nous puissions fournir de la sincérité de nos paroles se trouve dans le fait que nous, à l'instar—ce qui est beaucoup plus important—de tous ceux qui prônent avec autorité la nécessité d'une marine de guerre suprême pour notre pays, nous trouvons en face d'une politique à deux tranchants, celle qui consiste à augmenter tellement notre flotte de guerre que l'Allemagne ne pourra nous surpasser sur ce point....

Quelle est la politique que les hommes d'Etat anglais veulent poursuivre et que je demande qu'on adopte au Canada? La voici:

....celle qui consiste à augmenter tellement notre flotte, que l'Allemagne ne pourra nous surpasser sur ce point et que notre suprématie présente sur les mers pourra être maintenue. Si ce plan s'exécute, il n'existera jamais de raison valable de précipiter une guerre.

Voici maintenant quelque chose qui se rapporte à la paix à tout prix et dont on doit tenir compte:

Si toutefois nous prêchons une politique bismarckienne pour la Grande-Bretagne, il ne deviendra pas nécessaire de demander la construction d'autres Dreadnought. Nous aurions un moyen plus facile et plus court et apparemment moins coûteux de lutter contre la marine de guerre allemande. C'est parce que nous sommes tous déterminés à ne pas adopter la "politique bismarckienne" que nous insistons sur la nésessité d'élargir bien davantage notre programme de construction maritime. Nous voulons faire concurrence à l'Allemagne, non pas par le moyen le plus court, celui de la guerre, celui qui consiste à l'attaquer alors qu'elle est relativement faible,

mais par une voie plus lente, plus pacifique, tout en augmentant nos armements au point qu'elle se verra forcée d'abandonner la lutte et qu'un conflit se trouvera évité.

Pour résumer à nouveau toute la question—ce qu'on ne pourrait faire trop souvent—il y a deux moyens d'obtenir le commandement suprême sur l'océan, moyens que tous véritables Anglais reconnaissent l'opportunité de prendre, l'une, c'est de détruire la flotte allemande avant que son effectif ait atteint une proportion assez grande pour mettre en jeu notre puissance maritime. L'autre moyen—et c'est celui que prônent tous les véritables impérialistes britanniques et les défenseurs déclarés de notre puissance maritime—c'est l'exécution d'un programme de construction navale tellement puissant qu'il soit de nature à neutraliser au moins la compétition allemande et à maintenir notre suprématie relative sur l'océan, à l'heure qu'il est. Tous les amis de la paix et du maintien des relations qui existent maintenant entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne devraient se rallier à la cause d'un marine de guerre souveraine; ils devraient établir clairement que c'est de cette façon et de cette façon seulement, que nous avons l'intention de lutter contre l'Allemagne et de faire disparaître la rivalité de cette puissance. La politique de désarmement par convention est purement chimérique, ainsi que le démontre l'amiral Von Koester.

C'est cette politique-là que mettent aujourd'hui à exécution les hommes d'Etat anglais, ils veulent qu'elle maintienne et augmente son pouvoir sur l'océan. Quand l'Allemagne s'apercevra que c'est bien la politique déterminée de l'Angleterre, quand elle verra que le Canada et les autres colonies de l'empire se réunissent à elle pour maintenir sa position, l'Allemagne abandonnera finalement son dessein de rivaliser avec la Grande-Bretagne pour la suprématie de l'océan. Rien ne produira autant d'effet sur la nation allemande qu'une déclaration catégorique et claire du peuple canadien et du peuple de l'Australie à l'effet qu'ils appuient la cause de l'empire et le maintien de ce dernier, et qu'au Canada, au moins, nous croyons en la puissance maritime si nécessaire, en la grandeur de l'empire et que nous voulons faire disparaître toutes les espérances de l'Allemagne pour disputer cette suprématie à la Grande-Bretagne. De cette façon seulement, la suprématie britannique sera maintenue et la guerre évitée. C'est parce que je crois que le Canada peut aider à la défense de l'empire en développant sa puissance maritime, que je puis prendre une autre attitude que celle que je prône et qui consiste dans l'action. Nous devrions tout faire dans le sens que j'indique, et j'estime que nous n'en faisons pas encore assez. Je voudrais voir un ou deux Dreadnought canadiens protéger nos côtes maritimes. Mais si cela ne peut être, que nous fassions demain, ou après-demain, quelque chose qui constitue un premier pas dans le sens que je viens d'indiquer.

Voilà ce que je demande. Je désire qu'il soit connu de par le monde que le Parlement canadien assume pleinement sa responsabilité dans la défense de l'empire et, sans consulter le peuple au moyen d'un plébiscite, apprenons à l'univers que nous, membres de cette Chambre, voulons que notre peuple s'engage à maintenir la suprématie britannique. Je regrette simplement que ce projet de loi n'aille pas assez loin. Je dis que nous ne dépensons pas assez d'argent, que nous ne construisons pas de Dreadnought, mais, d'autre part, nous affirmons que le Canada veut faire des sacrifices et qu'il est prêt à encourir les dépenses nécessaires. Tel qu'on l'a établi ici même, aujourd'hui, nous voyons que le budget de la guerre en Grande-Bretagne dépasse maintenant $200,000,000, soit une augmentation énorme au cours de la seule année dernière. C'est une dépense bien lourde, en vérité, mais le peuple qui veut maintenir sa position doit débourser l'argent nécessaire à cette fin et nous pourrions aussi utilement dépenser nos deniers en augmentant la marine de guerre du Canada, en faisant des marins de nos enfants, en créant une école de marine, en faisant les exercices d'entraînement voulus pour le plus grand bénéfice de la marine de guerre britannique.

Un mot ou deux, maintenant, à propos de cet épouvantail allemand. Après avoir écouté ce que l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) a dit cet après-midi, je me demande comment la Grande-Bretagne peut continuer à mettre des freins à l'Allemagne dans son grand désir d'expansion. Il doit se trouver, en Europe, un moyen qui permette à la population allemande de prendre de l'expansion sans venir en conflit avec les autres peuples. J'espère qu'elle trouvera ce moyen, ce qui rendrait la situation beaucoup moins difficile. Cependant, il est de notre devoir d'établir une espèce de marine de guerre au pays pour développer la puissance maritime du Canada. Il nous faut des navires-écoles pour nos marins de façon à ce que ces derniers puissent être presque immédiatement utiles à la marine britannique; nous devons organiser une marine qui nous appartienne, établir des chantiers de construction maritime au Canada et fonder une école navale. Par-dessus tout, redisons que non seulement nous avons foi dans l'empire, mais que nous sommes déterminés à prendre fait et cause pour lui, et cela jusqu'à la fin; que nous voulons sincèrement développer notre puissance maritime en Amérique; que nous sommes déterminés à consacrer toutes nos énergies au maintien de la suprématie britannique; que nous désirons que la Grande-Bretagne reste à la tête des nations, afin qu'elle maintienne la position qu'elle occupe aujourd'hui, qu'elle continue à être la gardienne

et la protectrice de la civilisation dans sa marche triomphale de par le monde.

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

Reprise de la séance.

M. T. G. WALLACE (York-centre): Monsieur l'Orateur, puisqu'une question d'une si grande importance pour le dominion du Canada se trouve débattue, je voudrais profiter de l'occasion pour faire connaître mon avis au nom des électeurs du comté que je représente. J'ai été élu député des électeurs d'York-centre, qui est probablement l'un des comtés les plus importants du Canada pour me faire l'écho de leurs sentiments sur chaque question qui peut être soumise au Parlement. Au cours de ce débat, j'ai écouté très attentivement presque tous les honorables députés qui siègent, soit à la droite, soit à la gauche, et qui ont discuté cette question d'une marine de guerre. Je partage jusqu'à un certain point les sentiments exprimés par ceux qui ont pris la parole. Je ne veux pas prétendre que je représente la seule division loyaliste du Canada, mais je suis le mandataire d'un comté qui, je crois, compte une population toute aussi loyaliste, patriote et dévouée à l'empire britannique que peuvent l'être les populations des autres parties du Dominion. J'ai été élu pour défendre ces principes, et comme je n'ai pas eu l'occasion d'exprimer mon avis sur la contre-proposition soumise dans la discussion générale du projet de marine de guerre déposé par le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), je désire profiter de l'occasion favorable pour faire connaître à la Chambre mon opinion sur la question.

J'ai écouté attentivement le discours de l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean) cet après-midi, et j'ai le regret de dire que je crois de mon devoir de ne pas partager son avis sur cette question. Sur beaucoup d'autres, je m'accorde entièrement avec lui, mais, si j'ai bien saisi son sentiment, l'honorable député va se prononcer par son vote contre le renvoi à six mois proposé par mon honorable ami de Hastings-est (M. Northrup).

J'estime qu'il est de mon devoir, en ma qualité de représentant d'une des grandes circonscriptions agricoles du Canada, de ne pas le suivre dans l'attitude qu'il a prise. J'ai compris que l'honorable représentant d'York-sud a déclaré qu'il voterait contre la contre-proposition de mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden). En votant pour cette contre-proposition je suis convaincu que je représente l'opinion de mes électeurs. Bien que je n'aie pas mission de mes électeurs d'exprimer les vues que je professe sur cette question de la marine de guerre, parce qu'à l'époque de la dernière campagne électorale

dans mon comté, cette question n'a pas été soumise au peuple, je sens que lorsque le Parlement est saisi d'une affaire aussi grave je dois être prêt à assumer la pleine responsabilité de cette action, si je considère que les circonstances la nécessitent. J'estime sincèrement qu'il y a urgence à l'heure qu'il est et que le Canada doit s'efforcer de faire quelque chose pour sauvegarder les intérêts de l'empire britannique. Ce but ne serait pas atteint par la création d'une marine de guerre canadienne.

Le projet de loi déposé par l'honorable premier ministre est intitulé: "loi relative au service naval du Canada." Cette force, ainsi que l'a déclaré le premier ministre, est divisée en corps permanents, en forces de réserve et en forces volontaires. On a suivi, d'une façon générale, la loi relative à la milice, sauf pourtant cette disposition qui décrète que tout homme âgé de plus de dix-huit ans et de moins de soixante ans peut être tenu de servir dans la milice, tandis que, tel que je le comprends, d'après ce projet de loi de la marine, personne n'est tenu de servir sur mer. Cette disposition ne s'applique qu'à l'enrôlement volontaire. Ce projet de loi, bien que très important en réalité, n'est accompagné que de maigres renseignements. Le très honorable premier ministre ne nous a pas fourni de longues explications sur ce que le Gouvernement se propose de faire à l'égard de cette question. Il nous a dit que les conditions de l'engagement seraient déterminées par le Gouverneur siégeant en conseil des ministres et que les commissions seraient émises au nom de Sa Majesté. Le bill déclare que:

a) "Service actif", appliqué à une personne faisant partie des forces navales, signifie service dans une circonstance critique;

d) "circonstance critique" signifie guerre, invasion ou insurrection réelles ou appréhendées.

Voici un paragraphe sur lequel je veux appeler l'attention de la Chambre. Par circonstance critique, on entend la guerre déclarée ou probable. Cette définition me paraît exacte, mais je me rappelle fort bien qu'en octobre 1899, à l'époque de la crise sud-africaine, on avait fait voir au Gouvernement que l'on se trouvait en présence d'une guerre ou d'une menace de guerre. Je me rappelle fort bien le sentiment auquel le premier ministre donna cours à cette époque-là, comme je me rappelle aussi ces paroles que lui attribuait le "Globe" de Toronto: "Le Gouvernement n'a pas à intervenir dans les guerres de l'Angleterre".

A venir jusqu'aux derniers jours qui précédèrent l'enrôlement des volontaires canadiens, le Gouvernement n'avait aucunement songé à participer de quelque manière à la campagne sud-africaine. Aussi bien qu'aujourd'hui, l'opinion était alors favorable à la Grande-Bretagne: la population demandait l'envoi d'un contingent en Afrique

australe. Je me serais abstenu d'aborder cette question si l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) ne l'avait soulevée avant moi en invoquant, à propos de la question navale, le témoignage d'un volontaire qui faisait partie du premier contingent.

En octobre 1899, j'eus l'honneur de solliciter le brevet d'officier dans la milice canadienne; je fus le premier à solliciter ce brevet pour accompagner les soldats canadiens en Afrique australe. Par malheur, on demandait plus de brevets qu'il n'en pouvait être accordé, et je dus m'en passer. Je me rendis au Sud-Africain à titre de simple soldat, ce dont je ne tire pas vanité, puisque je n'ai fait que mon devoir de Canadien fidèle à l'empire. Sous le rapport de la fidélité à l'empire, je ne le cède à personne, et en parlant de la sorte, je ne veux pas dire que d'autres manquent de loyalisme. Je suis allé là-bas et me suis efforcé de faire mon devoir.

Pour démontrer qu'il y a lieu de doter le Canada de moyens de défense, l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a invoqué le témoignage d'un personnage qui, pour être d'une compétence incontestable en matière militaire, me paraît faire moins autorité en matière navale. Il est probable que le Canada est aussi capable que tout autre pays de former de bons marins, mais je doute fort que les nôtres puissent égaler ceux des Iles-Britanniques, qui sont pour ainsi dire nés tels.

Je ne suis pas autorisé par mes électeurs à voter en faveur d'une marine canadienne, mais je croirais répondre à leur désir si en une circonstance comme celle-ci, à un moment que je crois critique, j'appuyais une mesure tendant à permettre au Canada d'accorder une aide sensible à la marine anglaise. Je considère que le Gouvernement aurait l'approbation générale de la population si, dans le cas présent, il décidait de fournir deux Dreadnought, ce qui serait vraiment utile à l'empire britannique. J'aimerais à faire tout en mon pouvoir pour maintenir le lien britannique, mais, ainsi que l'ont dit l'honorable député de Nicolet et d'autres membres de la droite, le projet de loi déposé par le premier ministre ne tend pas à aider la marine britannique, mais uniquement à la création au Canada d'une flotte dont nous pourrons nous prévaloir lorsque nous proclamerons notre indépendance. Par la création de cette flotte, c'est la première fois, depuis 1867, que l'on tente de rompre le lien qui nous unit à l'empire britannique, et c'est pour cela que je m'oppose de toutes mes forces à l'adoption du projet de loi. Tous, nous devons rester fidèles au Canada, et quiconque est fidèle au Canada l'est à l'empire britannique. Estimant, ainsi que certains députés ministériels l'ont dit, que la création de cette flotte canadienne marquerait un pas vers le démembrement de l'empire, je ne saurais donner mon assentiment à une telle mesure.

Mes commettants ne m'ont pas autorisé à voter une dépense aussi considérable que celle dont il s'agit ici. J'ai bien vu les membres de la droite voter des sommes énormes sans se préoccuper de ce que le pays pourra retirer de ces dépenses, mais je considère que le représentant du peuple ne doit jamais agir de la sorte sans y avoir été autorisé par ses commettants. On a vu les ministériels voter pour le canal de Newmarket, entreprise aussi inutile que coûteuse exécutée dans ma circonscription; on les a vus voter pour le Transcontinental dont la construction va coûter des millions de plus que le Gouvernement n'avait prévu, et ce sont eux qu'on trouve encore prêts à voter des millions pour la création d'une marine canadienne qui, en temps de guerre, ne sera d'aucune utilité à l'Angleterre.

Je ne doute pas du loyalisme de mes collègues de la Chambre, mais pénétré que je suis du désir de traduire le sentiment anglais, et eu égard à mes convictions bien arrêtées sur ce sujet, je considère que le meilleur moyen pour le Canada de se porter au secours de l'empire britanique en cette circonstance critique, consiste à verser immédiatement une contribution en espèces ou à en fournir l'équivalent sous forme de navires de combat ayant une réelle valeur. Je crois que la population de ce pays désire que l'on se porte à l'aide de la Grande-Bretagne à l'heure du danger; je crois que si l'on ne construit pas maintenant de flotte canadienne, la population du Canada demandera que l'on prenne quelque mesure plus profitable à l'empire, et c'est pour ces raisons que j'appuierai avec plaisir l'amendement de l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup).

M. WM WRIGHT (Muskoka): Il y a si longtemps que ce débat traîne péniblement en longueur que je serais inexcusable de le prolonger encore outre mesure; je me bornerai donc à exposer ma manière de voir et, autant qu'il me sera possible, celle de mes commettants. Je n'aurais pas pris la parole si je n'avais considéré que les représentants du peuple canadien ici réunis sont sur le point de prendre une très grave détermination. Nous allons créer un précédent que l'on invoquera à l'avenir et, me plaçant à ce point de vue, je considère que chaque membre de la Chambre ayant sur ce point des convictions bien arrêtées est impérieusement tenu de faire connaître sa manière de voir. Après mûre réflexion, je me trouve dans l'impossibilité d'approuver le projet de loi actuellement à l'étude.

La droite a mainte fois reproché à l'opposition d'avoir changé d'attitude; d'autre part, on n'a pas manqué d'accuser le Gouvernement de ne s'en être pas tenu à la ligne de conduite que lui traçait la résolution de

mars dernier. Je n'attribue guère d'importance aux arguments de cette sorte, car le Gouvernement peut avoir eu raison de modifier son attitude, si les informations qu'il a pu recueillir depuis un an l'ont convaincu que mieux valait s'écarter de la résolution de mars dernier, et que le projet est, plus que la résolution, en harmonie avec le sentiment populaire. D'autre part, après s'être rendu compte de l'état des esprits, l'opposition n'aurait-elle pas raison de rendre sa manière de voir conforme à celle du public et de l'exposer à la Chambre sous la forme d'une résolution?

Je constate que sur certains points fort importants le Gouvernement s'écarte de la résolution de mars dernier. Aux termes de cette résolution, le Canada devrait pouvoir se porter au secours de l'Angleterre en cas de danger; or, si je suis bien informé, il n'est pas question de cela dans le projet de loi. Le texte de la résolution ne donnait aucunement à entendre que nos mesures à l'égard de la défense navale seraient organisées hors de la direction des autorités anglaises. Aux termes du projet de loi, l'administration maritime relèvera du Gouvernement du Canada. (Approbations.)

Les applaudissements de la droite font voir que les ministériels sont bien aises que la marine canadienne soit soustraite à toute intervention de la part de l'Angleterre. A cet égard, je suis loin de partager leur sentiment. Certains d'entre eux sont allés jusqu'à exprimer la conviction que ce projet marque le dernier pas vers la séparation, et ils ne se font pas scrupule de dire combien ils sont heureux que nous en soyons rendus là.

Cette question se divise naturellement en deux points: notre devoir envers l'empire dans le cours ordinaire des choses, et notre devoir envers l'empire dans les circonstances critiques. Si le moment n'est pas critique, rien ne nous oblige, à l'heure actuelle, de légiférer en la matière. S'il n'existe aucun danger, pas n'est besoin d'adopter à la hâte un programme naval; mieux vaudrait attendre une couple d'années, ce ne serait pas trop pour aucun gouvernement. On pourrait faire une étude approfondie de la question, s'assurer que le Canada est en mesure de se construire une flotte, se rendre parfaitement compte du coût et de la classe des navires que nous devrons construire; et après avoir ainsi mûri le projet, on pourrait en faire part à la Chambre sous la forme d'un bill. Le Gouvernement pourrait alors profiter de l'occasion pour consulter le peuple, et si celui-ci approuvait le projet, le Gouvernement aurait ensuite raison d'en demander la ratification. Telle est, à mon sens, la ligne de conduite que trace la Constitution.

Mais je suis profondément convaincu, aussi profondément qu'il me fût jamais donné de l'être, que le danger existe à l'heure actuelle. L'Allemagne me paraît avoir de méchantes intentions à l'égard de l'empire britannique.

Les membres de la droite ont jugé bon de tenter d'atténuer les craintes que nous nourrissons à ce sujet; pour cela, ils ont cité les déclarations faites par des hommes d'Etat anglais dans la chaleur d'une élection, à l'heure où ils s'efforçaient de pacifier les électeurs anglais et de les faire se tenir tranquilles jusqu'après l'élection. De notre côté, nous avons rapporté les paroles que ces mêmes hommes prononçaient quelques mois avant l'élection, alors que l'on avait de meilleurs raisons de croire qu'ils exprimaient leur véritable pensée.

L'attitude de l'Allemagne, on le sait, a donné lieu à une infinité d'assertions contradictoires; mais de tout ce flot de paroles se dégage une réalité terrible, un fait incontestable: c'est qu'en matière de construction navale l'Allemagne dépasse l'Angleterre. Ce fait, nul n'a pu le contredire, et il ne s'est pas trouvé un seul membre de la Chambre pour dire que cette attitude de l'Allemagne n'est pas une menace de guerre à l'endroit de la Grande-Bretagne. On nous en a donné les explications les plus diverses. Un spirituel collègue y voit un moyen d'intimider les Etats-Unis et de les amener à renoncer à la doctrine Monroe, afin que l'Allemagne puisse établir une colonie au Brésil.

A ce sujet, je désire faire observer que, si c'est là l'objet que l'Allemagne se propose, elle a déjà une marine suffisante pour parvenir à ses fins. Ainsi, il n'est pas nécessaire qu'elle augmente sa marine pour aucune des fins qui ont été mentionnées en cette enceinte, excepter pour entrer en guerre avec la Grande-Bretagne.

Je ferai aussi observer qu'il n'y a pas bien longtemps, la Grande-Bretagne a soumis à l'Allemagne une proposition tendant à mettre fin à ce gaspillage insensé des fonds publics pour s'assurer la suprématie navale, mais que l'Allemagne a repoussé cette proposition, je ne dirai pas avec mépris, mais très cavalièrement, en disant qu'elle était capable de conduire ses propres affaires.

Il n'y a pas l'ombre d'un doute que nous n'avons qu'un moyen d'éviter la guerre: le maintien de la prépondérance de la Grande-Bretagne en fait de construction navale. S'il en est ainsi, et c'est mon intime conviction, quel est le devoir du Canada dans les circonstances? Doit-il commencer à construire une petite flotte, qui n'aura pas avant dix à quinze ans assez d'importance pour accomplir quelque chose, pas même pour protéger notre propre commerce? Le Gouvernement sait-il bien ce que signifie la création d'une flotte? Connaît-il tout ce qui est nécessaire, le temps qu'il faudra pour construire, armer et monter les vaisseaux, les munir de canons et de tous les

objets indispensables pour qu'ils soient de quelque utilité? A mon humble avis, il faudra au moins vingt ans pour cela, et, alors, il importe peu à la Grande-Bretagne que le Canada ait une flotte.

Si nous devons nous placer uniquement au point de vue du Canada, dans le dessein évident de rompre les liens qui nous unissent à la mère patrie, demandons-nous à quoi servira cette flotte. Si nous nous séparons de la mère patrie, quel résultat auront nos tentatives de protéger le Canada contre les puissances de premier ordre, telles que les Etats-Unis ou l'Allemagne? Nous ne pouvons pas espérer un seul instant que nous serons en état de lutter contre elles. S'il nous faut ne compter que sur nos propres ressources, nous serons aussi bien sans flotte. Si j'étais d'avis que nous pourrions en deux ou trois ans en construire une qui serait utile à la marine anglaise, j'applaudirais ce projet des deux mains, mais je ne crois pas que nous puissions le faire, et je ne pense pas que la députation soit d'avis que le projet est réalisable.

Je ferai aussi ressortir que l'Allemagne, vu sa situation, n'a pas besoin d'une marine. Son armée est aujourd'hui la plus forte de l'univers, son territoire est presque entièrement enclavé et parfaitement à l'abri de tout coup de main du côté de la mer, de sorte que toutes les flottes du monde ne pourraient l'attaquer avec succès. Par conséquent, la flotte qu'elle construit doit être destinée à l'attaque, puisqu'elle n'est pas nécessaire à la défense. De plus, je ferai observer que le salut de la Grande-Bretagne dépend absolument de sa flotte. La Grande-Bretagne compte sur sa marine pour nourrir sa population, car en temps de guerre ses approvisionnements seraient interceptés si, par hasard, elle perdait le sceptre de la mer.

Puisqu'il en est ainsi, voici la situation. Nous avons l'Allemagne qui est assez forte pour défendre son territoire contre les attaques de n'importe quelle puissance de l'univers, et la Grande-Bretagne, maîtresse des mers, qui peut défendre ses côtes et protéger sa population. Selon moi, cet état de choses est admirable. Il assure l'équilibre entre les puissances du monde et contribue au maintien de la paix. Mais dès qu'on renforce l'armée et la marine d'une puissance, quelle qu'elle soit, celle-ci devient arrogante et cherche à imposer ses volontés aux autres nations, ce qui conduit infailliblement à la guerre.

A tous les points de vue, il me semble qu'il n'y a qu'un moyen d'assurer la paix; c'est de maintenir la prépondérance de la marine anglaise. Cependant, quelque décision que prenne le Canada, il ne doit rien faire pour enlever au roi et à ses représentants le commandement absolu de la flotte. Or, dans quelle situation serions-nous, si la politique ministérielle prévalait? Le premier ministre nous a dit que, lorsque l'Angleterre est en guerre, le Canada est en guerre et, l'instant d'après, il a déclaré que le Canada pourrait ne pas être en guerre quand l'Angleterre serait en guerre. Qu'on me permette de faire observer que les dernières guerres de la Grande-Bretagne, telles que la guerre du Sud-Africain, ne se sont livrées que sur terre. La marine anglaise n'a pas pris part à la guerre sud-africaine et, conséquemment, nous avons été à l'abri des coups. Mais, de ce que la flotte anglaise n'a pas été obligée d'intervenir, certains Canadiens concluent que nous sommes entièrement à l'abri du danger, et que peu nous importe que la Grande-Bretagne entre en guerre. Cependant, si elle livrait la guerre à l'Allemagne et si celle-ci envoyait un de ses gros cuirassés attaquer Halifax, comment repousserions-nous cette agression? Clouerions-nous un exemplaire du hansard à la grève et commanderions-nous aux vaisseaux allemands de reprendre la mer parce que nous ne prenons aucune part aux guerres de la Grande-Bretagne? Ou bien le premier ministre se rendrait-il sur les lieux et mettrait-ils son beau talent oratoire à contribution afin d'engager le commandant allemand à lever l'ancre parce que le Canada ne fait pas partie de l'empire britannique? Je ne crains pas de dire que ce spectacle serait fort ridicule.

Lorsque la Grande-Bretagne est en guerre, le Canada est en guerre dans le vrai sens du mot, et il est exposé aux attaques de son ennemi, et contre cette vérité il n'y a pas de belles théories qui tiennent.

Nous constatons que certaines gens croient apparemment que nous n'avons aucune obligation envers la mère patrie. Qu'il me soit permis de rappeler que, pendant des siècles, la Grande-Bretagne a jeté les assises de la paix du Canada ainsi que des autres parties de son empire. Le peuple canadien ne jouit pas d'un seul privilège qui ne lui ait pas été garanti par l'effusion du sang et la diffusion des trésors de la mère patrie; et nous serions vraiment ingrats si nous refusions maintenant d'accorder une aide efficace au pays qui nous a donné l'existence et à ses autres établissements d'outre-mer. A mon avis, nous devrions lui prêter notre concours d'une manière pratique.

Des députés de la droite ont demandé comment deux Dreadnought seraient utiles à l'empire. Quelqu'un dira-t-il qu'ils ne pourraient pas sauver la situation en cas de guerre entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne. On nous dit qu'il n'y a aucun danger, que la Grande-Bretagne a plus de vaisseaux que l'Allemagne, que le tonnage de ses vaisseaux est plus considérable, mais cela compte peu si l'on songe que plusieurs de ces vaisseaux sont trop vieux et qu'elle ne peut se fier qu'à ceux qui sont du dernier modèle pour maintenir sa prépondé-

rance parmi les puissances de l'univers.

A tous les points de vue, je crois que le Canada a tout à gagner en faisant son devoir dans la crise actuelle. Si nous désirons faire régner la paix, nous ne saurions mieux faire que de notifier à tout ennemi possible de la Grande-Bretagne que toutes ses colonies sont animées du même désir de voler à son secours.

Le Gouvernement ne nous a pas appris ce que pourrait accomplir la flotte qu'il se propose de construire. Elle serait complètement inutile, s'il s'agissait de mettre notre commerce à l'abri des attaques. Puisqu'il en est ainsi, ne semble-t-il pas que ce soit un pur gaspillage que de nous lancer dans une semblable aventure?

S'il n'y a pas de danger, je le répète, quel inconvénient y aurait-il à prendre l'avis de la population de ce pays? Je ferai observer que, lorsque la Chambre a discuté cette résolution au mois de mars 1909, la population canadienne n'a pas eu l'occasion d'exprimer son sentiment. Les représentants du peuple canadien eux-mêmes n'ont guère eu l'occasion d'examiner tous les aspects de la question. Encore une fois, si le Gouvernement se propose de construire une flotte, ce ne serait pas trop d'un délai de deux ou trois ans pour étudier à fond le problème, afin de préparer un projet bien élaboré et conforme à nos besoins et à nos ressources. Si la construction de la flotte au Canada doit coûter le double de ce que nous paierions en Angleterre, il me semble qu'il est préférable de la faire construire là-bas.

Si les dépenses que nous ferons pour créer une marine doivent aider à notre flotte marchande, si le Gouvernement projette de construire des navires qui transporteront nos produits dans tous les coins et qu'on pourra transformer promptement en vaisseaux de guerre, il pourrait faire quelque chose dans ce sens-là. Mais, apparemment, il n'a pas la moindre notion de ce qu'il fera à ce sujet. Il n'a qu'une bien faible idée du coût de la flotte. Il se livre à de simples conjectures, et nous savons par expérience ce qu'il pense de l'exactitude de ses prévisions au sujet du coût des entreprises qu'il soumet à la Chambre. Ainsi, nous ignorons complètement ce que coûtera la flotte que nous construirons. Dans ce cas, il me semble qu'il n'y a aucun inconvénient à temporiser, à examiner la question plus à fond et à nous assurer que notre projet a l'approbation du public. J'ai parlé aussi longtemps que je me proposais de le faire. Je croyais devoir discuter d'autres aspects de la question, mais je comprends que je ne serais pas excusable de les traiter avant de terminer mon discours. Le Gouvernement semble d'avis d'avoir un suzerain—c'est ainsi qu'il l'appelle—un drapeau ou deux (il penche pour deux) à arborer et un peuple divisé. Les membres de la gauche sont en faveur d'un seul roi,

d'un seul pays, d'une seule flotte et d'un seul peuple—l'union fait la force.

M. P. S. LAKE (Qu'Appelle): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de réclamer l'indulgence de la Chambre pour discuter cet important sujet, même à cette période du débat. Je n'approuve pas les tentatives que les membres de la droite ainsi que la presse libérale ont faites afin d'abréger la discussion. Le Gouvernement a attendu plus de deux mois après l'ouverture de la session avant de déposer son projet de loi, et nous n'en avons pour ainsi dire connu les détails qu'un mois plus tard. Plus la discussion se prolonge, plus il devient évident que toute la question est féconde en conséquence de la plus grande importance pour l'avenir du Canada et de l'empire. La Chambre ne remplira pas son devoir si elle tente d'entraver la libre discussion de cette question. Presque chaque jour, les discours ont contenu des conseils précieux ou mis en lumière les sentiments qui animent le pays, et tout indique que l'opposition a soutenu à bon droit qu'il faut donner plus de temps au public pour qu'il étudie la question, et s'abstenir de prendre une décision finale avant qu'il l'ait bien compris.

En attendant, pour sauver l'honneur du Canada, il faudrait offrir une contribution au gouvernement anglais pour la construction immédiate de navires de guerre. J'appuierai cet amendement pour les raisons suivantes:

1. Le caractère essentiel de ce bill est la création d'une marine canadienne indépendante, qui ne prendra aucune part dans la défense d'autres parties de l'empire, à moins qu'elle n'en obtienne l'autorisation spéciale du gouvernement canadien.

2. Que même si elle obtient du gouvernement au pouvoir l'autorisation d'aller se battre, elle ne pourra donner aucune assistance à l'empire dans une bataille, et serait obligée de s'en tenir à protéger le commerce, près des côtes du Canada, et cela dans le cas seulement ou aucun navire supérieur de l'ennemi ne serait dans les environs.

3. Elle ne pourvoit à la défense qu'au point de vue purement local, que lord Selbourne, premier lord de l'amirauté, a dit être une politique tout simplement désastreuse.

4. Que le pouvoir donné au gouvernement canadien de rester neutre au cas où l'Angleterre serait engagée dans une guerre maritime, comprend nécessairement le pouvoir d'amener le drapeau et de déclarer l'indépendance du Canada sans donner au Canada la faculté de se prononcer sur le sujet.

Comme je ne veux pas paraître chercher simplement à condamner la proposition de créer une marine de défense, sans proposer une autre politique, je proposerai comme

politique permanente que l'on entame immédiatement des négociations avec la mère patrie et les autres parties de l'empire en vue d'établir un conseil impérial, qui présidera à la politique étrangère et à la défense impériale, conseil dans lequel les différentes parties de l'empire devront être représentées suivant leurs moyens et leurs contributions à la défense et à la diplomatie impériales.

Je ne crois pas nécessaire d'expliquer longuement sur ma première proposition. Le Gouvernement a établi bien clairement que la marine sera indépendante des autorités impériales, et entièrement soumise au gouvernement canadien qui mettra ou refusera, à sa discrétion, de mobiliser la marine en temps de guerre ou d'invasion. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) nous a dit que la marine ne sera mobilisée que si elle est envoyée par le Gouverneur en conseil, mais le bill semble dire qu'elle ne devra même pas se défendre elle-même, à moins que le Gouvernement ne l'autorise. L'honorable député de Huron-sud (M. McLean) a essayé d'expliquer cela l'autre jour. Peut-être a-t-il exprimé exactement l'objet du bill. Voici ce qu'il a dit:

Je veux dire que nous devons faire en sorte que, même si la Grande-Bretagne entreprenait une guerre que nous n'approuverions pas, dont nous n'admettrions pas la justice et la légitimité, le Canada puisse se tenir à l'écart comme il l'a fait dans d'autres circonstances, et demeurer spectateur impassible.

Je ne perdrai pas de temps à demander quelle espèce d'enquête fera le Gouvernement au sujet de la justice de la guerre, si on appellera des témoins, ou si le Gouvernement décidera sans se renseigner sur tous les faits. Je me bornerai à exposer la responsabilité de la position dans laquelle le Gouvernement sera placé. On a tracé un parallèle entre la milice et la marine. Ce n'est pas un parallèle exact.

M. NESBITT: Je soulève la question de règlement. L'honorable député (M. Lake) lit son discours, et cela est contraire au règlement.

L'hon. M. FIELDING: J'espère que mon honorable ami (M. Nesbitt) n'insistera pas, parce que plusieurs membres des deux côtés de la Chambre ont fait la même chose.

M. NESBITT: Si le leader de la Chambre ne désire pas que j'insiste, je retirerai mon objection. Tout de même c'est contre le règlement.

M. LAKE: L'honorable député ne veut certes pas restreindre la discussion. Je veux bien parler en m'aidant de notes volumineuses, mais cela prendra probablement deux fois plus de temps. Presque tous les honorables membres de la droite ont lu leurs discours, ce qui a jusqu'à un certain point épargné du temps. Cependant, je veux me soumettre aux règlements de la Chambre.

Si donc lorsque l'Angleterre sera en guerre, le Gouvernement décide, s'autorisant de la loi de la milice, de ne pas envoyer de troupes, il reste tout simplement inactif et les conditions ne sont pas changées, excepté, naturellement, au cas d'une invasion du territoire canadien. D'un autre côté, si le Gouvernement décide que la marine ne prendra pas part à la guerre, il reste encore inactif, parce que la marine est sur la haute mer et navigue sous le drapeau britannique, et est exposée à être attaquée par l'ennemi partout où elle se trouvera. Il faut qu'elle agisse. Que pourra-t-elle faire? Le Gouvernement rappellera-t-il les navires et licenciera-t-il les équipages. Cela ne le sauvera pas. Il n'y a qu'un moyen possible d'éviter la guerre, ce serait d'abaisser le drapeau britannique et de lui substituer un drapeau neutre. C'est le seul moyen de ne pas prendre part à une guerre avec une puissance navale.

Notre marine marchande serait obligée aussi de baisser l'Union Jack et d'arborer un pavillon neutre. Il y a une différence essentielle entre les deux cas. Si le cabinet décide de ne pas prendre part à des hostilités en dehors du Canada, en s'appuyant sur la loi de milice, le Canada ne fera rien; s'il agit en vertu de la loi navale, il lui faudra faire quelque chose; il lui faudra prendre une initiative quelconque; il lui faudra abaisser son pavillon. Mais chose curieuse, cette action n'exige pas la convocation du Parlement. D'un autre côté, si, en vertu de la loi navale, le Gouvernement décide de laisser les choses dans leur état et adopte automatiquement la théorie que l'Angleterre étant en guerre nous le sommes aussi, alors il devra convoquer le Parlement pour faire approuver sa conduite, même pour permettre aux forces navales du Canada de défendre le pays contre une invasion.

Monsieur l'Orateur, je n'aime pas cette idée platonique de tenir une enquête au sujet de la justice de l'action de l'Angleterre. L'Angleterre nous a traités d'une façon bien différente. Laissez-moi citer quelques paroles prononcées par lord Tweedmouth en 1907, au sujet de l'attitude de la Grande-Bretagne à l'égard de ses colonies.

Nous voulons vous donner toute l'aide en notre pouvoir, mais nous ne venons pas à vous en mendiants; nous accepterons joyeusement tout ce que vous pourrez nous donner, mais si vous n'êtes pas disposés à nous donner le secours que nous espérons recevoir de vous, nous reconnaîtrons tout de même notre obligation absolue de défendre les possessions du roi situées au delà des mers le mieux que nous pourrons.

Je citerai aussi quelques-unes des remarques du duc de Newcastle, le 10 décembre 1862:

Le fait est connu du monde entier qu'une guerre avec le Canada signifie guerre avec l'Angleterre, non pas sur le territoire canadien seulement, mais sur toutes les mers et sur toutes les côtes, où qu'elles soient situées, de la nation qui attaquera.

Voilà de généreuses paroles, monsieur l'Orateur; pouvons-nous être moins généreux envers la mère patrie qu'elle n'a été envers nous? Si nous ne voulons pas aider à l'empire, l'empire nous aidera-t-il? Nous avons été protégés en plus d'une circonstance par les forces de l'empire. L'honorable député de Grenville (M. Reid) a mentionné quelques cas, mais ces cas seraient bien plus nombreux, si l'étranger n'avait pas cru que la flotte anglaise était là pour nous défendre. J'approuve la politique exposée par l'honorable député de Medecine-Hat (M. Magrath), le 28 février, dans cette Chambre, lorsqu'il a dit:

Ma politique comme sujet anglais est de voler à l'aide de mes concitoyens anglais dans n'importe quelle partie de la terre où ils seront, et de discuter la justice de leur cause ensuite.

Voilà une politique juste et courageuse qu'approuvera, je crois, la grande masse de la population de notre pays. Lorsque cette politique cessera d'être la politique de l'empire anglais, cet empire cessera alors d'exister.

Je veux discuter maintenant le second point, à savoir si la politique du Gouvernement est suffisante. Que propose le Gouvernement? Il propose de construire quatre croiseurs non protégés et six torpilleurs dans le cours de cinq ans à venir, et dans l'intervalle, de commencer l'instruction d'officiers et de soldats de marine dans des vaisseaux-écoles qui seront achetés de l'amirauté, et dans un collège naval qui sera construit plus tard. A l'appui de ces propositions, le Gouvernement prétend qu'il agit suivant les désirs de l'amirauté et conformément à l'entente intervenue lors de la dernière conférence impériale. Cela n'est vrai dans aucun cas, monsieur l'Orateur. Heureusement que nous avons un rapport de la conférence que l'on nous a caché depuis le mois de novembre dernier, lorsque le premier ministre aurait tant voulu éviter la question, et nous pouvons démontrer par ce rapport qu'on est bien loin de suivre les vues de l'amirauté, et des Livre bleus antérieurs nous montrent aussi que le système proposé de défense purement locale a toujours été condamné à Londres. Les vues de l'amirauté sont exposées dans une note soigneusement préparée et portant la date du 20 juillet 1909. Il est dit dans ce document, de la manière la plus explicite, qu'une contribution directe à la marine anglaise serait le moyen le plus efficace de venir en aide à la défense navale, et que l'on obtiendrait de meilleurs résultats si toutes les parties de l'empire contribuaient suivant leurs moyens et leurs ressources au maintien d'une seule marine avec unité de commandement et unité d'instruction.

Reconnaissant que cette proposition pourrait ne pas être acceptable à toutes les colonies, on a suggéré comme le meilleur moyen venant ensuite, que toute marine de colonie formerait une flotte distincte, qui tout en étant soumise à la direction locale en temps de paix, pourrait servir en temps de guerre. L'amirauté explique en détail en quoi devrait consister cette flotte, quel service secondaire elle pourrait rendre, et elle n'a fait aucune autre proposition, à part certaines questions de détail. A la tête de cette flotte il devait y avoir un croiseur cuirassé du type Indomitable ou Dreadnought. L'amirauté a déclaré positivement que le croiseur Dreadnought était une partie essentielle de ces flottes, et devrait être construit le premier. Mais les représentants canadiens refusèrent positivement de se rendre au désir de l'amirauté dans l'un et l'autre cas. Subséquemment, les représentants canadiens, ayant déclaré qu'ils ne voulaient dépenser qu'une somme moindre que celle qu'il faudrait pour construire un Dreadnought, l'amirauté fut assez bonne de leur dire de quelle manière ils pourraient dépenser cette somme avec le plus d'avantage, et c'est la seule proposition de l'amirauté que le Gouvernement a écoutée. C'est ce que l'on a appelé la marine de fer-blanc, un nom qui est bien connu dans tout le Canada aujourd'hui.

Déjà nous voyons que le ministère n'a tenu aucun compte des conseils de l'amirauté en ce qui regarde l'établissement de cette flotte de vieilles marmites—je le dis sans vouloir la déprécier—il n'a même pas exécuté jusqu'au bout le programme qu'il s'était tracé à cet égard, et a fait l'achat d'un ancien croiseur de treize années d'existence au lieu d'en construire un du type Boadicea, et lorsqu'il en a informé la Chambre, il s'est vanté d'avoir réalisé par là une économie de $475,000. Une fois engagé dans la voie des économies, comment fera-t-il pour mener à bien la construction d'une flotte même comme celle qu'il avait en vue. Voici où en sont les choses: l'amirauté a fait deux propositions; l'acceptation de l'une ou de l'autre de ces propositions n'aurait pas ajouté notablement à l'effectif de la flotte anglaise d'ici à deux ans; ce qui n'a pas empêché notre Gouvernement de rejeter les deux propositions, et d'offrir simplement de construire d'ici à cinq ans un petit nombre de navires propres tout au plus à protéger notre marine marchande au cas où la Grande-Bretagne resterait puissante sur mer, mais qui ne seraient d'aucune utilité pour l'empire dans un combat naval, et d'aucune utilité pour le Canada si la Grande-Bertagne perdait sa prépondérance sur mer. C'est ce qui ressort

clairement des déclarations des divers lords de l'amirauté qui se sont succédé depuis 1902. Nous voulons faire précisément ce contre quoi ils nous ont constamment mis en garde comme extrèmement dangereux; nous envisageons la question du service de la marine à un point de vue purement local.

Une règle de première importance à la guerre, tant sur mer que sur terre, c'est, je crois, de s'assurer où est le principal corps ennemi et de le battre. Une fois ce résultat obtenu, ce n'est plus qu'une affaire de temps; un à un les détachements plus petits de soldats ou de navires seront vaincus. Depuis que l'on s'est mis à construire des navires du type Dreadnought, il est généralement reconnu que la prépondérance sur mer est assurée désormais à la nation qui aura le plus de navires de ce type. Le Canada n'en aura aucun. La solution proposée par le ministère laissera notre pays dépendant de la protection que voudra bien lui accorder la mère patrie, que voudront bien lui accorder l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Est-ce là une situation enviable, et un peuple qui se respecte comme le peuple canadien pourra-t-il s'en contenter? Je le répète, la flotte qui sera établie aux termes de ce projet de loi, ne sera d'aucune utilité pour le Canada sans l'appui de la flotte impériale. En vue de faire face à nos obligations les plus pressantes, en vue d'une contribution à la flotte sur laquelle, de consert avec les autres parties de l'empire, nous comptons pour la protection de notre commerce, la sécurité de notre pays contre l'invasion et le pacifique développement du Dominion.

Le leader de la gauche a proposé que nous mettions à la disposition des autorités impériales une somme presque équivalente au prix de l'unité navale et aux frais de son entretien la première année, laquelle somme serait consacrée à l'achat de croiseurs du type Dreadnought, ou serait appliquée de la manière qu'on jugerait le plus utile en vue de renforcer la flotte impériale. Cette proposition a été rejetée par cette Chambre, et j'émets le vœu que les provinces à leur tour s'occupent de la question et, chacune pour son compte, offrent de contribuer. Elles le feront, je crois, si le présent projet de loi est mis de côté.

Il n'est pas douteux que la situation actuelle n'inquiète sérieusement le gouvernement anglais. Les actes ont plus d'éloquence que les simples paroles. Comme le faisait observer l'article du "Times", dont le ministre de la Milice nous a donné lecture, la flotte anglaise, depuis quatre ans, a été rappelée de toutes les parties du monde et concentrée dans les eaux baignant les Iles-Britanniques. Et maintenant que les élections ont eu lieu et que le Gouvernement a réussi à se maintenir au pouvoir, il s'occupe de faire construire les Dreadnought dont la construction avait été autorisée éventuellement l'année dernière, et il propose un fort relèvement du budget de la marine. Je vois par les journaux d'aujourd'hui, que le budget de la marine déposé à la Chambre des communes est de £27,000,000 plus élevé que le budget de l'année dernière, et celui de l'année dernière était pourtant le plus élevé qu'on eût eu jusque-là. Même les journaux ministériels de la Grande-Bretagne, même le "Morning Chronicle", organe le plus franchement libéral de la métropole, prédisent que le budget de l'année prochaine sera encore plus élevé, condition indispensable au maintien de la liberté anglaise. D'autre part, monsieur l'Orateur, nous voyons que la mère patrie est absolument saignée à blanc par ces préparatifs nécessaires pour prévenir la défaite. Faut-il que nous nous croisions les bras, que nous restions dans une inaction complète d'ici à cinq ans? Il serait indigne que le Dominion en agît ainsi. Je ne songe nullement à déprécier ce magnifique ensemble de navires de guerre qui forment la marine anglaise, ou ces admirables marins, et je crois que le député d'Huron-ouest (M. McLean) fait erreur en déclarant que les équipages ne se recrutent pas. Je suis d'avis que le recrutement s'opère sans difficulté; mais c'est de navires qu'il n'y a pas assez. La construction de Dreadnought a révolutionné les conditions de la guerre sur l'océan. Mais tout change sans cesse. Il n'y a guère plus d'un an, le premier ministre de la Grande-Bretagne déclarait que son programme naval rendrait l'Angleterre dix fois plus puissante que toute combinaison possible de deux autres puissances maritimes. Moins de six mois après il lui fallut reconnaître qu'à peine resterait-elle en avant de l'Allemagne seule, et que d'ici à deux ou trois ans plus d'une combinaison possible d'Etats étrangers la mettrait en présence d'une flotte supérieure à la sienne.

Monsieur l'Orateur, si l'empire britannique est fidèle à son passé, ne craignons rien. Si les possessions de l'empire veulent contribuer à l'organisation de la marine, en proportion de leur richesse, ou comme elles devraient faire si elles formaient des Etats indépendants, nous serons invincibles, et nous pourrons poursuivre notre progrès et notre développement en paix et en toute sécurité. A mon avis, c'est là une assurance dont le commerce canadien ne saurait se passer.

Je passe maintenant à l'examen des dispositions essentielles du projet de loi, celles visant à la création d'une marine canadienne indépendante, marine qui ne devra prendre part à aucune guerre à moins que le Gouvernement du jour ne l'y autorise par décret en conseil. Ce sont ces dispositions que je trouve les plus fâcheuses, et qui m'engagent plus que tout autre chose à voter contre la deuxième lecture

du projet de loi, tant elles me paraissent inopportunes et dangereuses, et parce que tout programme définitif de cette nature devrait être en premier lieu soumis au peuple, qui l'approuvera ou le condamnera à son gré. Comme on l'a déclaré à mainte et mainte reprise au cours du présent débat, le refus du Gouvernement d'autoriser la flotte à prendre part à une guerre navale dans laquelle l'empire se trouverait engagé, équivaudrait à une déclaration d'indépendance. Il faudrait descendre le pavillon anglais, nous faire proclamer neutres, déserteurs de l'empire, et pour bien dire ce serait la proclamation de notre indépendance.

En d'autres termes, le présent projet de loi confère au Gouvernement qui se trouvera alors au pouvoir, le droit de proclamer l'indépendance du Canada, et le peuple, par l'intermédiaire de ses représentants ne pourrait l'en empêcher. Car, tandis qu'aux termes du projet de loi le Parlement doit être convoqué, du moment que la flotte est autorisée à prendre part aux hostilités, il n'est pas dit que le Parlement devra se réunir si le Gouvernement proclame la neutralité de la flotte. Comme je l'ai déjà dit, certains députés ministériels ont fait le rapprochement entre les dispositions de la loi de milice et celles du présent projet de loi en ce qui regarde le pouvoir du Gouverneur en conseil, de mobiliser les troupes pour service actif, soit au Canada ou au dehors, et le pouvoir correspondant du Gouverneur en conseil par rapport à la flotte. Bien entendu, une milice est dans des conditions entièrement différentes d'une marine, mais, en outre, j'attire l'attention de la Chambre sur l'habileté dont le premier ministre a fait montre en ce qui regarde cette disposition de la loi de milice, comme en ce qui regarde cette loi du service de la marine. Le député de Cap-Breton (M. Mackenzie) a déclaré que cette disposition figurait dans notre recueil des lois depuis quarante ans, et y avait été inscrite par les conservateurs.

Il est étonnant d'entendre affirmer pareille erreur par un député qui ne cesse de se vanter à la Chambre de son exactitude en toute chose. S'il s'était reporté aux textes de la loi, il aurait constaté que dans les anciennes lois sur la milice de 1868 et de 1883, ce pouvoir est en toute lettre conféré à Sa Majesté. C'est seulement en 1904, lorsque le présent Gouvernement modifia la loi, qu'il s'attribua ce pouvoir et en dépouilla le roi, de même qu'il cherche aujourd'hui à assurer la haute main sur la marine, mesure infiniment plus dangereuse.

Pour bien établir cet avancé, je me permettrai de mettre en regard les deux textes. L'article 70 de la loi de 1904 sur la milice est ainsi conçu:

Le Gouverneur en conseil peut mettre la milice, ou toute partie de la milice, en service actif partout dans le Canada, pour la défense de ce dernier, en quelque temps que ce soit où il paraît à propos de le faire à raison de circonstances critiques.

Et l'article 72:

En temps de guerre, lorsque la milice est appelée sous les drapeaux pour servir de concert avec les troupes régulières de Sa Majesté, Sa Majesté peut en donner le commandement à un officier général supérieur de son armée régulière.

Prenons maintenant les lois de milice de 1868 et de 1883. Elles sont à peu près exactement la reproduction l'une de l'autre, elles ne diffèrent, je crois, que par un seul mot qui n'a du reste, aucune importance.

Article 61:

Sa Majesté pourra appeler en tout ou en partie la milice en service actif, dans ou hors la puissance, lorsque la chose sera en aucun temps jugé à propos, en conséquence de guerre, invasion ou insurrection ou d'appréhension d'aucun de ces dangers.

Cette loi ne disait même pas ce que ce devrait être pour la défense du Canada. Ces mots ont été ajoutés en 1904. Le reste de l'article est ainsi conçu:

Et les miliciens, ainsi appelés au service actif, continueront de servir pendant au moins une année à compter de la date à laquelle ils auront été appelés au service actif, s'ils y sont tenus, ou pour toute période plus considérable que Sa Majesté pourra fixer.

Et plus loin:

Lorsque la milice est, en tout ou en partie, appelée au service actif, en conséquence de guerre, invasion ou insurrection, Sa Majesté peut la placer sous les ordres du commandant de ses troupes régulières en Canada.

Ainsi donc, bien que le texte du projet sur la marine et celui de la loi de 1904 sur la milice ne diffèrent pas très sensiblement, on devra observer que c'est le Gouvernement actuel qui, en 1904, a pris sur lui de restreindre la prérogative royale dans toute la mesure possible. Je tiens aussi à faire observer que certains honorables députés de la droite ont précisément signalé cette circonstance comme constituant un grand pas en avant vers l'indépendance. Or, monsieur l'Orateur, je n'hésite pas à dire que la faute en est au premier ministre si nous éprouvons de la difficulté à engager la population en beaucoup d'endroits à se prêter à un projet d'aide à l'empire. Si le très honorable premier ministre a quelque affection pour l'empire, il s'y est pris d'étrange manière pour le montrer.

Il n'a jamais répudié ses discours en faveur de la séparation du Canada et de l'empire, il a toujours tâché de laisser croire qu'il lutte constamment pour maintenir notre autonomie; il n'a jamais cessé de critiquer et de dénigrer la diplomatie britannique. J'ai été frappé par les remarques de l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Crothers) en ce qui concerne les re-

lations du premier ministre avec la commission des frontières de l'Alaska, et l'honorable député a fait remarquer que le premier ministre, agissant pour le Gouvernement, a réellement nommé tous les membres du tribunal, mais il n'a pas dit, ce qui est vrai, que le premier ministre les a nommés contrairement à l'avis formel du Foreign Office britannique, lequel l'a averti qu'il devrait nommer une autre classe de représentants, et non des jurisconsultes de réputation, comme ces messieurs étaient censés l'être en vertu du traité. De sorte que le premier ministre est lui-même responsable de la décision de cette commission, car il est probable que le tribunal n'aurait pas rendu de décision, si le très honorable ministre eût suivi le conseil qui lui avait été donné par le Foreign Office britannique. Je crois donc qu'il est—je ne crois pas pouvoir me servir d'une expression assez énergique tout en me conformant au règlement de la Chambre—j'allais dire qu'il est odieux de la part d'un homme qui est responsable d'un pareil état de choses, de venir ici plus tard rejeter tout le blâme sur le gouvernement britannique. Or, monsieur l'Orateur, les enseigneemnts du premier ministre au sujet de l'impérialisme ont rendu très difficile la tâche d'amener certains de ses compatriotes à consentir à l'organisation d'une défense navale quelconque. Il leur a dit que l'impérialisme nous entraînerait dans le tourbillon du militarisme. Je crois que le premier ministre lui-même, en proposant la résolution du 29 mars dernier, a donné une définition de l'impérialisme aussi exacte que possible, lorsqu'il a dit:

On trouvera le peuple canadien prêt à faire tous les sacrifices nécessaires afin d'offrir aux autorités impériales la coopération la plus loyale et la plus cordiale dans tout mouvement ayant pour but le maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

Telle est, monsieur l'Orateur, l'idée que je me fais de l'impérialisme. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a exprimé la même idée, il y a quelques jours, lorsqu'il a dit:

L'impérialiste est un homme qui, tout en faisant son devoir envers son propre pays, se rappelle toujours qu'il fait partie d'un empire où ce pays est né et où il désire le voir rester.

J'ai consulté un certain nombre d'autorités au sujet de l'impérialisme, et je constate que toutes expriment a peu près la même idée quant à la signification du mot impérialisme.

Pourquoi, après avoir proposé une semblable résolution, le premier ministre dit-il qu'il ne veut être ni impérialiste ni anti-impérialiste? Est-ce qu'il répudie cette partie de la résolution? Est-ce qu'il répudie tous les amendements qu'il a consenti à intercaler dans cette résolution, lorsqu'il a obtenu l'adhésion des membres de l'opposition le 29 mars dernier? C'est ce qu'il a fait.

Cette partie de la résolution ne contient que de vains mots en tant qu'il s'agit de lui. Il est toujours difficile de comprendre quelles sont les intentions du premier ministre, vu qu'il se contredit très souvent au sujet de son attitude réelle. Cela voudrait-il dire qu'en dépit de toutes ses protestations il ne porte pas le moindre intérêt à l'empire britannique? Il me semble que c'est là l'unique signification que l'on puisse attribuer à ses paroles. Il y a un grand nombre d'années, le très honorable premier ministre condamnait en cette Chambre l'idée, pour me servir de ses propres expressions, de souder ensemble un gigantesque empire britannique sur la surface du globe, et en cette occasion il déclarait qu'il croyait que la conception de nations britanniques individuelles était une conception plus vaste. Est-il encore de cet avis? Est-il encore, au fond de son cœur, en faveur de la séparation et de l'indépendance comme il l'était en 1892? Il n'y a pas dans mon esprit le moindre doute que les difficultés que l'on éprouve aujourd'hui à faire quelque chose d'efficace pour la défense commune du Canada et de l'empire, soient dues surtout à l'influence du premier ministre dans la province de Québec. Tout récemment le très honorable premier ministre est allé un peu plus loin dans ses idées en faveur de l'indépendance, et il a tenté de propager son évangile même dans Ontario. On a apporté quelque attention à son discours prononcé à Toronto le 5 janvier dernier, et je me propose de faire consigner aux " Débats " sa propre version que l'on trouvera dans une réponse à une question, le 24 janvier dernier, (Débats, page 2357):

Nous sommes sous la suzeraineté du roi d'Angleterre. Nous sommes ses fidèles sujets. Nous ployons le genou devant lui, mais le roi d'Angleterre n'a sur nous aucun droit autre que ceux qui lui sont consentis par le Parlement canadien.

Je n'ai pas l'intention de discuter cette prétention que le roi n'a en Canada d'autres pouvoirs que ceux qu'il plaît au Parlement de lui donner, parce que ce point a été très habilement traité par l'honorable député d'Elgin-ouest. Je veux cependant parler un instant de l'emploi du mot " suzerain ", parce que je crois que le premier ministre s'en est servi à dessein, de propos délibéré et dans un but indéfini. Naturellement, dans son acception primitive, c'est un mot qui signifie les relations d'un seigneur féodal avec ses vassaux, et on le trouve à tout instant dans les ouvrages qui traitent de l'ancien régime féodal. C'est cependant un mot qui depuis l'année 1881 a eu une signification spéciale pour des oreilles anglaises. M. Gladstone s'en est servi pour décrire les relations spéciales créées et établies par lui entre la

reine d'Angleterre et le Transvaal, lors de la conclusion de la paix après la victoire des Boers à Majouba. Je me rappelle parfaitement la discussion qui a eu lieu dans les journaux anglais sur l'interprétation des nouvelles relations devant exister par suite de la reconnaissance par la république du Transvaal de la suzeraineté de la reine. M. Gladstone l'expliquait comme suit le 29 juillet 1881:

Après tout ce qui était arrivé, il devenait nécessaire d'imaginer et d'adopter de part et d'autre un plan quelconque afin que le Transvaal pût savoir quelles étaient ses obligations envers nous, et que nous n'eussions pas de pouvoirs autres que ceux qu'il s'engageait à nous reconnaître. Tel est le plan que nous avons réellement adopté. Je comprends que le terme qui a été adopté: "suzeraineté de la reine", veut dire que certaines parties de la souveraineté sont réservées, et sont expressément réservées; mais que tout ce qui n'est pas réservé est concédé. Telle est la signification qu'à mon avis nous devons attacher à cette expression. Quelles sont ces parties de la souveraineté?- Les parties de la souveraineté que nous désirons réserver sont d'abord celles qui ont rapport aux relations entre la république du Transvaal et les pays étrangers—toute la gestion des relations étrangères des Boers. Ces relations étrangères n'ont pas été tout à fait inconnues aux Boers pendant la courte durée de leur existence indépendante. Ils étaient en communication avec divers pays européens, mais à l'avenir toutes ces relations passeront pas les mains de la reine. Mais ce qui était encore plus important, c'était que nous nous réservions assez de pouvoirs pour sauvegarder les intérêts des indigènes, et cette réservation des relations étrangères était très importante relativement aux intérêts des indigènes, car une grande partie des intérêts des indigènes du pays entraînent les indigènes au delà de la frontière du Transvaal, etc.

Ce sont les deux seules réservations de suzeraineté qui, d'après M. Gladstone, ont été retenues dans la suzeraineté acceptée par le Transvaal. Cette affaire ayant donné lieu à beaucoup de discussion, je m'étonne que le premier ministre—un homme qui s'intéresse à tout ce qui se passe dans l'empire—ne se soit pas rappelé cette discussion lorsqu'il s'est servi du mot "suzeraineté". On remarque que, dans les conditions que je viens de citer dans les propres termes de M. Gladstone, le Transvaal était en république, arborant un drapeau indépendant, et que les sujets britanniques étaient des étrangers sur son territoire. Le premier ministre, le 3 février, en cette Chambre, a expliqué l'emploi qu'il a fait du mot suzeraineté en disant:

Je ne prétends pas être un maître de la langue anglaise mais je crois la connaître un peu et j'ai toujours compris que s'il y a une différence entre "souveraineté" et "suzeraineté", il s'agit d'une simple nuance et que des hommes très distingués s'en servent indifféremment pour les appliquer à un même état de choses.

M. LAKE.

Le premier ministre est beaucoup trop modeste. Je m'imagine qu'il y a très peu d'hommes en cette Chambre qui soient aussi maîtres que lui de la langue anglaise; il y a peu d'hommes plus portés que le premier ministre à se servir du mot exact pour exprimer une idée. D'après sa déclaration du 3 février, après que l'affaire eut été discutée et que le mot eut été critiqué, le premier ministre soutenait et croyait encore qu'il n'y a qu'une nuance dans la signification entre les deux mots. Il eût pu se convaincre en cherchant l'interprétation donnée par les autorités en matière de droit, ou même par les dictionnaires ordinaires. Je soupçonne qu'il n'a pas consulté les dictionnaires car je trouve dans le "Century Dictionary" un alinéa concernant la dame dont parle Quentin Durward. N'eut-il pas été plus franc de nous donner la définition qui précédait la citation donnant le sens de "souverain mais non suprême".

Mais seriez-vous surpris, monsieur l'Orateur, d'apprendre que le premier ministre a déjà discuté en cette Chambre même la question de la "suzeraineté" telle qu'elle fut appliquée à la république du Transvaal? Qu'il me soit permis de citer ce qu'il a dit le 31 juillet 1899, "Débats" (v.a.) page 8992:

Le PREMIER MINISTRE (sir Wilfrid Laurier): Avec le consentement de la Chambre, monsieur l'Orateur, je me permettrai d'interrompre le cours régulier de nos travaux législatifs pour présenter certaines résolutions que semblent rendre opportunes, je crois, l'état de choses qui règne dans une contrée lointaine, soumise à la suzeraineté de Sa Majesté. Tout le monde conviendra avec moi que l'empire britannique en est arrivé à un tel degré de consolidation que pas une partie du monde anglais ne peut se montrer indifférente à ce qui se passe dans une autre partie. Nous ne pouvons certainement pas rester impassibles en face de la situation faite à nos concitoyens du Transvaal, car on se rappellera que cet Etat, bien qu'indépendant et autonome, est soumis à la suzeraineté de notre Gracieuse Souveraine.

On a laissé quelque 80,000 sujets de Sa Majesté s'établir dans cette contrée, y acheter des terres, ouvrir des mines, développer le commerce, créer des industries, fonder des villes, et cependant on leur refuse aujourd'hui toute participation à l'administration des affaires publiques. Ils sont soumis à des impôts lourds et arbitraires et on leur refuse toute représentation dans le gouvernement de ce pays. Ils ont à supporter toutes les charges du citoyen sans en avoir les droits, les libertés et les privilèges.

Plus loin il dit:

Il ne faut pas oublier non plus, en étudiant cette question, que c'est du plein consentement du peuple de la république, que Sa Majesté est devenue suzeraine du Transvaal. Il ne faut pas oublier que la population hollandaise du Transvaal, dans un temps où elle était dans la plus grande détresse et, pour ainsi dire, menacée d'annihilation par ses

voisins, au moment où une guerre civile était imminente, a imploré l'intervention de l'Angleterre. Après une série d'événements qu'il m'est inutile de relater ici, la république du Transvaal et Sa Majesté conclurent un traité aux termes duquel le Transvaal, dont l'indépendance était proclamée, reconnaissait la suzeraineté de la couronne d'Angleterre. L'on avait donc raison d'espérer, pour dire le moins, que, non seulement les sujets du pouvoir suzerain ne seraient pas opprimés d'aucune façon, mais jouiraient des mêmes droits que les citoyens de la république du Transvaal.

Je désire que vous remarquiez la distinction entre les sujets de Sa Majesté et les citoyens de la république. Je pourrais peut-être aussi citer la résolution présentée par le très honorable premier ministre:

1. Considérant que la Chambre a vu avec peine les complications qui ont surgi dans la république du Transvaal, dont Sa Majesté est suzeraine, par suite du refus d'accorder aux sujets de Sa Majesté actuellement établis dans ce pays une participation égale dans son gouvernement;
2. Considérant, en outre, qu'elle a vu avec une plus grande peine encore que l'état des choses qui y existe a dégénéré en une oppression intolérable et a produit une excitation considérable et dangereuse parmi diverses classes des sujets de Sa Majesté dans ses possessions sud-africaines;
3. Cette Chambre, représentant un pays qui a pleinement réussi, en concédant les droits politiques égaux aux divers éléments de sa population, à faire disparaître les causes d'antagonisme et à faire accepter avec satisfaction par tous son système actuel de gouvernement, désire exprimer sa sympathie pour les efforts tentés par les autorités impériales en vue d'obtenir, en faveur des sujets de Sa Majesté établis dans le Transvaal, la même mesure de justice et de reconnaissance politique qui sera nécessaire pour assurer la pleine jouissance de liberté et de droits égaux.

Pourtant le premier ministre nous a dit l'autre jour: "J'ai toujours compris que s'il y avait un différent entre souveraineté et suzeraineté, c'était à peine une ombre." Je laisse à la Chambre le soin de décider entre les deux déclarations et de dire si le premier ministre s'est servi, oui ou non, à dessein du mot suzeraineté. Il faut de plus ne pas oublier que le Transvaal était indépendant et qu'il avait son propre drapeau. Si nous sommes sous la suzeraineté du roi, nous devrions avoir notre drapeau. Je crois que c'est à quoi pensait le premier ministre. C'est la conséquence logique de la position qu'il a prise au sujet de ce projet de marine. Le premier ministre dit qu'elle restera neutre jusqu'à ce que le Gouvernement ait décidé si elle prendra part à une guerre dans laquelle la Grande-Bretagne serait engagée. Comment des navires, portant en pleine mer le pavillon de l'Union Jack pourraient-ils rester neutre en face d'une puissance en guerre avec Sa Majesté Britannique? C'est impossible. La prochaine proposition que nous fera sans doute le premier ministre, en vue de nous conformer à l'intention de ce bill, sera nécessairement qu'un autre drapeau que celui de l'Union Jack flotte sur la marine qu'on nous propose de construire. J'ai déjà vue cette idée lancée dans un journal qui défend le programme naval du Gouvernement. Voici ce qu'on dit:

C'est une autre enjambée vers le développement de notre nationalité. Une armée canadienne, une marine canadienne, de la monnaie d'or canadienne. C'est un trio admirable. Bientôt nous aurons un vrai drapeau canadien qui sera beaucoup plus convenable que le simple Union Jack et plus acceptable à notre population de langues variées.

Je serais étonné que le nouveau drapeau canadien ait la même influence, comme talisman, en Europe que celle dont le premier ministre a parlé à propos de l'Union Jack. Je crains bien que non. La première guerre dans laquelle l'empire sera engagée et à laquelle la marine canadienne refusera de prendre part, aura pour conséquence inévitable de supprimer l'Union Jack sur nos navires et de déclarer notre neutralité ou notre indépendance. Cela signifie la même chose. Mais permettez-moi de dire au premier ministre, avec la loi, vous pouvez enlever les droits civils à un homme, vous pouvez lui enlever sa liberté personnelle, mais vous ne pouvez pas par une loi du Parlement lui enlever son allégeance. Vous ne pouvez pas lui enlever son drapeau. C'est une question personnelle, une question de conscience. Si vous essayez de le lui enlever par la force, il combattra et il aura le droit de combattre.

Au commencement du débat, l'opinion qui a été exprimée par l'opposition, que le premier ministre désirait finalement la séparation de l'empire et l'indépendance du Canada et que sa proposition relative à une marine reposait sur ce désir, a produit une grande excitation parmi ses partisans. Ils se sont beaucoup indignés parce que ses discours sur ce sujet ont été cités et commentés. Mais la continuation du débat a montré qu'il avait une suite nombreuse de libéraux dans cette Chambre qui défendaient en toute sincérité la séparation. La plupart des allusions à ce sujet ont été plus ou moins voilées, mais il y a eu quelques opinions qui ont été franchement exprimées. Le député de Nicolet (M. Turcotte) a été le principal orateur et je vais essayer de donner une traduction libre des paroles qu'il a prononcées la semaine dernière:

Il sied mal à des politiciens qui ont l'expérience d'un grand nombre d'années, qui ont vu se dérouler les grands événements et les changements politiques qui sont aujourd'hui consignés dans l'histoire de notre pays, qui ont vu grandir la nation et qui en connaissent maintenant la vigueur et les immenses

ressources, il n'est pas patriotique ni loyal de la part de ces hommes de mettre des entraves au plein développement de notre organisation politique et de prétendre que nous devons toujours demeurer sous la protection du drapeau anglais. Mais, grâce à Dieu, j'en suis convaincu, il n'en sera pas ainsi et la création d'une flotte de guerre est dans mon humble opinion le dernier pas vers l'indépendance.

C'est à ce point de vue surtout, et je devrais dire exclusivement, que je me place en donnant mon adhésion à la politique libérale du moment. Je parle au point de vue canadien et je crois que cette manière d'envisager la question est aussi celle de la majorité des électeurs de mon comté et je ne crois pas trop dire en affirmant que c'est celle de la majorité de la province de Québec.

Plus loin il dit:

En concluant, je veux bien déclarer que les motifs qui m'incitent à voter en faveur de la mesure actuelle, c'est, d'abord, la grande confiance que j'ai dans la politique si sûrement dirigée par mon très honorable chef; en second lieu, les conditions constitutionnelles où se trouve notre pays vis-à-vis de l'Angleterre et en troisième lieu et par-dessus tout, l'intérêt que je porte à mon pays et la conviction que l'établissement d'une marine de guerre sera le dernier pas vers un état politique plus parfait et plus conforme aux inspirations nationales, l'indépendance. Mais je ne la désire pas cette indépendance qu'en autant que nous pourrons l'avoir de bonne volonté et par une entente cordiale avec l'Angleterre, à qui, je suis heureux de le reconnaître, nous devons ce que nous sommes aujourd'hui et en faveur de laquelle je suis fier de me proclamer un loyal et dévoué sujet.

J'attire spécialement l'attention sur la déclaration qu'il croyait que la majorité de la population de Québec était d'accord avec lui et aussi qu'il a donné comme raison d'appuyer le bill, qu'il le considérait comme un pas définitif dans la voie de l'indépendance. D'après ce qui a été dit à la Chambre, je suppose que la doctrine de la séparation d'avec l'empire et de l'indépendance du Canada est ouvertement prêchée. De plus, le fait que le plus connu peut-être et le plus habile défenseur de la séparation, M. J. S. Ewart, occupe une situation très importante dans la direction de notre contestation de pêcheries devant le tribunal de La Haye, donne à cette doctrine l'appui du parti libéral et une grande importance pour sa propagande. Je me propose pour cette raison de faire quelques commentaires relativement aux conséquences probables de l'indépendance, en suivant le programme tracé le premier jour de ce débat par le directeur général des Postes. L'honorable ministre nous a donné une liste des pays indépendants qui ont une population inférieure à 10,000,000 d'habitants et qui possèdent en propre leur marine.

En tête venait la république Argentine—un pays qui a à peu près l'étendue de la partie organisée du Canada, mais dont la population est un peu inférieure à la nôtre. Dans ce pays, on a adopté un programme naval qui nécessite une dépense—je prends les chiffres du ministre des Postes—de $35,000,000 avec trois Dreadnought en construction et un service militaire général imposé à la population. Dans chacun des pays dont le nom se trouve sur la liste, à l'exception des républiques nègres d'Haïti et de Saint-Domingue, et peut-être du Pérou, le service militaire général ou la conscription existe partout. On peut vraiment dire que c'est seulement dans l'empire britannique et dans les Etats-Unis que le service militaire universel ou la conscription n'a pas été encore imposée comme prix de l'indépendance. Si demain, le Canada devenait indépendant, la seule garantie possible pour ses libertés, serait l'application immédiate du service militaire général pour notre population. L'indépendance entraînerait inévitablement avec elle le militarisme. C'est ce qui est arrivé avec les autres Etats, pourquoi n'en serait-il pas ainsi avec nous?

Permettez-moi de signaler un autre prix que nous aurions à payer pour notre indépendance. Pendant la guerre sud-africaine, on se souviendra que les valeurs canadiennes ont été placées sur la liste d'achat des titres permis aux fidéicommissaires. En demandant l'adoption de la loi nécessaire, le ministre des Finances (M. Feilding) a déclaré que l'augmentation de la valeur des titres canadiens qui se produirait de ce chef, couvrirait plus que le coût de cette guerre. Je voudrais faire remarquer ce fait à l'honorable député de Huron-sud (M. McLean) qui a dit que la Grande-Bretagne n'avait rien fait pour le Canada sans en recevoir complète valeur en échange. Si au lieu de faire partie de l'empire britannique, le Canada devenait une république, ses valeurs disparaitraient immédiatement de la liste des fidéicommissaires et en sa qualité de faible république, son crédit baisserait et je ne pense pas que je m'éloigne beaucoup en disant que la perte annuelle du Canada sur ce chapitre seulement s'élèverait à quatre ou cinq millions par an. Mais le ministre des Postes ne s'est pas borné à faire une comparaison avec les pays indépendants; il a employé quelques instants à protester contre la soumission à la doctrine Monroe et sa conséquence inévitable, l'absorption par les Etats-Unis. Personne ne doutera que l'union avec les Etats-Unis aura, pour la province de Québec, la conséquence prévue par le ministre des Postes La perte de sa langue, de ses lois, de ses écoles, de ses usages et de ses coutumes. J'ajouterai que le Canada devrait contribuer aux dépenses de l'union en payant sa part du budget de la marine, de l'armée et des pensions. En 1908, cette part se serait montée à $37,000,000. En 1909 il y a eu une grande réduction dans le budget, mais

malgré cela notre contribution, d'après notre population se serait élevée à environ $29,000,000. Assurément il serait préférable, à ce point de vue seulement, de payer notre part pour le maintien de la marine impériale.

Cela ne nous coûterait pas le tiers de ce que nous coûterait l'absorption par l'Union américaine.

J'ai déjà parlé beaucoup plus longtemps que je ne me l'étais proposé, mais il me reste une raison encore à donner à l'appui de la création d'un conseil impérial. A mon sens, le temps est venu de faire quelque chose de pratique pour établir une union politique plus intime entre les diverses parties de l'empire.

Cette politique qui consiste à demander à chaque colonie de construire une flotte qui sera sous sa propre direction, n'est pas satisfaisante en temps de paix, et en temps de guerre, elle peut être dangereuse. Si nous avions un conseil impérial dans lequel toutes les possessions au delà des mers seraient proportionnellement représentées, toutes pourraient contribuer à une flotte unique, sans rien sacrifier de leur autonomie. Cette question n'est pas nouvelle. A la conférence impériale de 1902, M. Chamberlain lui donnait une forme définitive quand il disait:

Le gouvernement de Sa Majesté, tout en étant disposé à accueillir favorablement toute proposition tendant à amener une union mieux définie et plus intime, comprend qu'il ne lui appartient pas de prendre l'initiative. La demande, si elle est faite, et quand elle sera faite, doit venir des colonies. Si elle est faite, elle sera heureusement accueillie dans ce pays. . .

Je rappellerai une phrase d'un discours très éloquent du premier ministre du Canada, qui a été fort goûtée dans ce pays, bien que sir Wilfrid Laurier ait expliqué, par la suite, je crois, qu'elle n'avait pas été fidèlement interprétée. Cette phrase était: " Si vous désirez notre aide, faites-nous place dans vos conseils."

Nous voulons votre aide, et du moment que vous en ferez la demande, soyez assurés que nous vous donnerons avec plaisir une place dans nos conseils. Si en aucun temps vous vous sentez disposés à prendre votre part, une part proportionnée, des charges de l'empire, nous sommes prêts à écouter toute proposition tendant à vous accorder une voix correspondante dans les conseils de l'empire.

Il y a cinq ans, à l'époque de la conférence impériale, le " Standard " de Londres publia un article que j'aimerais à citer. En voici un extrait:

Pour poser la question franchement, nous, les habitants de la mère patrie, ne désirons aucunement tenir en laisse les rejetons éloignés de l'empire; nous n'avons aucun désir de retarder—nous serions plutôt disposés à l'encourager—leur développement national. Mais nous ne chercherons pas à les amener à prendre leur place comme membres adultes de la famille, avant qu'ils aient fait connaître, de leur propre gré, leur désir dans ce sens. Nous souhaitons la création d'un conseil impérial; nous désirons voir une marine impériale sillonner les mers; mais tant que les cinq nations ne s'offriront pas volontairement, nous supporterons allègrement le fardeau de leur défense, et nous poursuivrons la tâche difficile de régler nos relations étrangères en tenant compte, en même temps, des intérêts généraux de l'empire et des susceptibilités des diverses parties qui le composent.

Je rappellerai aussi que lorsque les Etats-Unis ont acquis de nouveaux territoires, ils leur ont donné une représentation dans le congrès. Dans le congrès américain aujourd'hui, il y a des représentants de Porto-Rico, des Philippines et d'Hawaï. Pourquoi nos hommes d'Etat ne trouveraient-ils pas un moyen d'accorder aux différentes parties de l'empire une représentation dans le conseil impérial?

Tous ces embarras au sujet du bill naval me convainquent davantage que le temps est venu d'aller de l'avant et de donner suite à la proposition de M. Chamberlain; et le Canada, la première colonie de l'Angleterre, devrait ouvrir la marche.

M. GLEN CAMPBELL (Dauphin): Monsieur l'Orateur, vous avez sans doute souvent entendu dire de quelqu'un que le connaître, c'est l'aimer. Il n'y a personne à qui cette expression s'applique avec plus de vérité que notre bon ami l'honorable député de Waterloo-sud (M. Clare). Physiquement, il est de petite stature, mais il est le seul allemand représentant une circonscription canadienne, et son loyalisme à la couronne d'Angleterre ne le cède à aucun autre. Pendant qu'il parlait, hier soir, je sentais, monsieur l'Orateur, que toutes nos sympathies lui étaient acquises, ainsi que celles de tous ses collègues.

On voyait qu'il faisait de grands efforts pour expliquer son attitude sur cette question, attitude hostile à la politique du Gouvernement et hostile aussi, en partie du moins, à la politique de ses amis de l'opposition. Il n'était pas possible en l'entendant de lui refuser notre sympathie. Faible de corps, mais grand par le courage, il n'a pas craint de se lever et d'exposer sa manière de voir.

Quand quelqu'un s'est permis de lancer des interruptions déplacées, je suis certain que, comme nous tous, monsieur l'Orateur, vous vous êtes dit que cet interrupteur commettait une mauvaise action. Pour la première fois de ma vie j'ai eu honte du sang qui coule dans mes veines, quand j'ai vu ce mauvais Ecossais se lever et s'attaquer à l'honorable député de Waterloo-sud. Je me suis rappelé que certains Ecossais sont les descendants des anciens voleurs de moutons, des anciens ravisseurs de troupeaux. Mais quand j'ai entendu l'honorable député d'Huron-sud (M. W. McLean) je me suis dit que même s'il avait de tels ancêtres, il était un fils dégénéré de sa race.

M. l'ORATEUR: Je crois que cette expression n'est pas permise.

M. CAMPBELL: Personne, monsieur l'Orateur n'est plus disposé que moi à se soumettre à vos décisions et je retire absolument l'expression dont je me suis servi, si vous me laissez la satisfaction de me souvenir que je l'ai employée.

Pour revenir à la question qui nous occupe, n'ayant pas eu le temps de mettre un peu d'ordre dans les remarques que j'ai à faire, je crains d'enfreindre le règlement et de déplaire par là à l'honorable député d'Oxford-sud (M. Nesbitt), qui s'est si fort élevé l'autre jour, contre ceux qui méconnaissent les règles de la Chambre. A ce propos, je dirai en passant que s'il y a quelqu'un ici qui devrait observer rigoureusement le règlement, c'est bien l'honorable député d'Oxford-sud.

Dans ce que j'ai à dire sur la question, je ferai ce que beaucoup de libéraux n'ont pas fait—je prendrai la même attitude que je prenais l'an dernier sur cette question. Comme preuve, je demanderai la permission de citer ce que je disais ici même, le 23 avril dernier.

Je n'ai pas dit qu'il avait parlé spécialement de libre échange, parce que je comprends qu'il y a de ces choses, dont il ne faut pas parler dans le camp libéral. Mais l'honorable député ne peut pas nier qu'il est un des libre-échangistes les plus ardents qu'il y ait au Canada. De ce côté-ci de la Chambre, monsieur l'Orateur, nous appelons une bêche une bêche, nous croyons en la protection et nous l'appelons la protection. Nos amis de la droite croient en la protection, mais ils lui donnent un autre nom, dans l'espérance de tromper le peuple. J'ai confiance dans la protection et dans mon parti, parce qu'il veut toujours la défendre et faire triompher ou périr avec elle.

J'ai écouté avec plaisir le magnifique et éloquent discours prononcé devant cette Chambre par l'honorable député de Toronto-nord (l'honorable M. Foster) sur la défense impériale ou aide à l'empire. L'honorable premier ministre a retrouvé matière à critique dans ce discours. Pourquoi? Parce qu'il n'était pas précis. Tel est le défaut qu'il y a trouvé, mais qu'a-t-il dit lui-même? Il nous a donné du verbiage qui ne signifiait rien. Il est temps, monsieur l'Orateur, pour nous de savoir que tout l'univers a les yeux sur le Canada dans cette circonstance importante. Je dis tout l'univers et j'emploie ce mot à dessein. Les petits Japonais mêmes, avec leur civilisation de 4,000 ans plus vieille que la nôtre, dans les choses d'art et d'esthétique, sont arrivés à comprendre en ces dernières années que la peinture et les ouvrages d'art ne leur rapportaient rien; ils ont eu l'ambition de prendre leur place dans le monde, et ils ont battu la grande Russie. Cette victoire a fait naître chez eux d'autres aspirations, ils n'y a aucun doute à cela, et ils jettent maintenant leur regard sur le monde, en quête de pays à conquérir; ils surveillent comment le Canada va répondre à l'appel de la mère patrie.

Il y a ensuite la Russie; elle a aussi l'œil au guet pour voir ce qui va arriver à l'Angleterre et à sa marine. S'il arrivait quelque malheur à l'Angleterre, je suis d'opinion que dès le lendemain la Russie ferait avancer ses troupes dans le nord de l'Inde. L'Allemagne surveille ce que le Canada va faire. Pourquoi? Parce qu'elle s'imagine que si elle peut seulement battre l'Angleterre, elle aura la suprématie du monde. Elle attend pour voir si l'Angleterre sera appuyée par ses colonies; elle attend pour voir si les Allemands qui sont venus au Canada par milliers seront fidèles à leur patrie d'adoption. La France a aussi les yeux ouverts pour la même raison que les autres puissances plus petites de l'Europe. Elle est inquiète à cause de son commerce, parce qu'elle sait que la puissance navale de la Grande-Bretagne est une garantie pour le commerce de l'univers; elle sait que l'Angleterre protège le commerce de tous les petits pays; elle sait que la marine anglaise n'a pas été créée ni maintenue au type qu'elle est aujourd'hui parce que la Grande-Bretagne désire conquérir de nouveaux mondes, mais simplement parce qu'elle croit que, tant qu'elle conservera la suprématie des mers, toutes les nations, petites comme grandes, seront protégées. La France regarde ce que le Canada va faire. Elle n'oublie pas que de ce côté-ci de l'Atlantique il y a des milliers de descendants de la France. Elle se demande si l'ancienne chevalerie française; la fidélité au drapeau qui la protège, est morte chez les descendants de ceux qui sont venus de la belle France. Elle veut savoir si la chevalerie est morte dans ce pays en même temps que Montcalm.

Je crois de plus que nous devons nous rappeler qu'il y a en Angleterre des centaines de milliers, je dirai plutôt des millions de personnes qui depuis un siècle ont payé leur contribution avec joie pour la protection du Canada de même que les autres colonies, parce qu'elle savait que le Canada était la fille de leur grand pays, et qu'ils aidaient ainsi à nous protéger. Tout ce monde a les yeux tournés vers nous pour voir si nous allons répondre à l'appel; on attend pour voir si nous n'allons pas montrer que nous sommes prêts à aider nos frères de l'autre côté de l'océan à porter le fardeau qu'ils ont jusqu'à présent porté pour nous défendre. Par tout le Canada les électeurs regardent pour voir si le Gouvernement agit. Chaque chambre de commerce de l'Atlantique au Pacifique a voté des vœux à cette fin, et demandé que le Canada s'affirmât et fît connaître sa détermination d'agir, en disant à la mère patrie: Nous sommes avec vous, vous pouvez nous demander ce dont vous avez besoin, et nous vous appuierons.

J'ai été plus que surpris d'entendre l'honorable député de Nanaïmo (M. R. Smith)....

Je ne rapporterai pas ce que je disais alors de lui, puisqu'il a déjà fait deux volte-face depuis. Je me suis également occupé de l'honorable député du Yukon (M. Congdon) et voici ce que j'en disais:

Connaissant la population du Nord comme je la connais, je déclare que les sentiments qu'il a exprimés dans cette Chambre ne sont pas les sentiments de ceux qui sont allés et sont restés dans ce pays du Nord au péril quotidien de leur vie. J'espère que le pre-

mier ministre reviendra sur sa réponse d'il y a deux ou trois jours, au sujet de l'aide à accorder à l'Angleterre en navires de guerre. Je veux lui dire que bien que je ne puisse lui promettre mon appui en beaucoup de choses qu'il fait, il y en a une au sujet de laquelle je lui donnerai, avec mes collègues conservateurs, un appui loyal et enthousiaste s'il vient nous dire et nous permettre de dire ce que le Canada fera pour la mère patrie et pour l'empire. S'il avait été à son siège, j'aurais été heureux de lui dire qu'à mon avis l'occasion est favorable et qu'il est l'homme de la circonstance vers lequel le Canada a les yeux tournés.

Ce sont là les sentiments que j'exprimais ici même, l'année dernière, et je regrette profondément d'avoir été obligé de retrancher la dernière phrase de mon discours dans laquelle je disais que l'heure était venue et que l'homme était trouvé. L'heure est venue, mais l'homme, non pas. Tout en étant un humble membre du parti conservateur et l'un des partisans de l'honorable leader de l'opposition, je sens maintenant comme je le sentais alors, que j'exprime l'opinion des conservateurs qui siègent ici. Ils auraient été heureux, monsieur l'Orateur, de faire quelque chose de tangible pour l'empire en ce temps-là. Si le très honorable premier ministre voulait nous soumettre maintenant une politique qui serait de nature à aider le moindrement l'empire, il ne trouverait pas, en cette Chambre partisan plus dévoué que moi-même. Mais, hier soir, quand les exigences demandaient que je votasse avec lui, je dois vous dire, monsieur l'Orateur, que durant toute ma vie je n'ai jamais rien fait qui fût aussi contraire à mon sentiment que de l'appuyer d'une manière ou d'une autre, dans sa politique navale. Il nous a soumis un ancien petit projet de la marine de guerre, un projet sans valeur ni bon sens et marqué, à mon sens, de déloyauté envers l'empire. Jamais je n'approuverai ce projet sous aucune forme qu'on le présente; et si je savais que mes efforts vaudraient quelque chose, je resterais ici jusqu'à Noël pour combattre ce projet de loi. Celui-ci est absolument insuffisant sous tous les rapports, inutile absolument si l'urgence surgissait, car ce projet n'a aucune valeur, n'a pas même de forme. En parlant ainsi, je ne dis rien de nouveau, loin de là, parce que je n'ai qu'à rappeler la façon d'agir de certains honorables membres de la droite, en commençant par le très honorable premier ministre lui-même. Qu'on me permette de rappeler certaines de leurs expressions : " construites pour éluder la poursuite ". C'est là certes, une jolie flotte de guerre, " pour faire la police dans nos propres eaux et accompagner nos navires marchands". C'est là un autre argument qu'ils ont invoqué. Le très honorable premier ministre n'est pas présent, je le regrette, parce que j'aurais aimé lui poser une couple de questions. Quels sont les navires qui ont patrouillé nos routes du commerce de grain depuis cent cinquante ans? Ce n'est, certes, pas les nôtres, monsieur l'Orateur. Quels sont les navires qui vont, non seulement protéger nos routes commerciales, mais encore nos ports au cours des cinq ou six années prochaines, c'est-à-dire jusqu'à la construction complète de cette petite marine? Aucune.

Je lui dirai la réponse qu'il doit faire à ces questions. Ce qui a protégé nos routes commerciales, c'est le grand, l'ancien Union Jack; ce drapeau qui a flotté sur toutes nos villes et nos cités, sur nos navires de commerce, sur le moindre de nos bâtiments marchands. Mais, monsieur l'Orateur, il y a quelque chose de plus: ce drapeau ne protégerait rien n'était-ce le fait qu'il représente la suprématie du grand empire britannique dans la mer du Nord et dans la Manche. Cette protection a pu être invisible, au moins elle a toujours été la même dans toutes les circonstances difficiles. On parle d'une petite marine de "cuirassés de fer-blanc" qui va faire la surveillance de notre littoral et qui protégera nos routes commerciales. Eh! quoi, monsieur l'Orateur, je suis surpris d'entendre nos adversaires parler de la sorte. Ils montrent, pourtant, un grand bon sens dans d'autres affaires. Voici des choses qu'ils connaissent tout aussi bien que moi. Ils les connaissent, puisque je les ai entendus dire ces choses-là l'année dernière, et durant toute la session actuelle. Jusqu'à cette année, c'était un groupe d'hommes les plus indépendants qu'il m'a été donné d'entendre jusqu'à présent, je me trompe, jusqu'à ce qu'ils fissent partie de cette Chambre, et alors ils ont renié ce qu'ils estimaient auparavant.

La suprématie de l'océan, quand c'est la Grande-Bretagne qui l'exerce, protége notre commerce, ainsi que celui de l'univers. C'est la garantie du monde entier. Le drapeau est l'emblème de cette suprématie. Détruisez cette dernière, qu'arrivera-t-il ? Notre vieil et grand Union Jack ne sera plus la réminiscence d'une gloire passée, il ne pourra rien protéger; pas même lui-même, et les nations qui disputent au grand empire britannique cette suprématie qu'il détient maintenant, deviendront nos maîtresses absolues et nous devrons accomplir leurs moindres caprices. On ne peut sortir de là. J'ai entendu un grand nombre de discours éminemment égoïstes sur cette question. Mais si les honorables députés qui ont prononcé ces harangues voulaient faire un pas en avant, ouvrir tant soit peu leur esprit, ils comprendraient l'égoïsme de leur attitude et ils tomberaient d'accord avec moi lorsque je leur dis qu'il leur convient de faire quelque chose pour aider la mère patrie à conserver cette suprématie qui les protège. Nous avons entendu exprimer diverses opinions par nos adversaires — indépendance, séparation — toutes sortes d'opinions, enfin, mais en

même temps chacun de ceux d'entre nos adversaires qui ont pris la parole se félicitaient lui-même avant de nous jeter la pierre, parce que nous ne sommes pas dans la même boîte où ils se trouvent; en cela, ils sont unis alors que nous ne le sommes pas. Assurément qu'ils sont unis! J'aime cette espèce d'union! Ils sont unis, je l'admets, sur un seul point que je vais leur indiquer et ce seul point, c'est parce que sir Wilfrid Laurier le dit. Voilà pourquoi ils sont unis, et c'est la seule raison qu'ils puissent fournir.

L'an dernier, la moitié des membres de la droite, à l'instar du "Globe", qui est l'organe officiel du Gouvernement, était en faveur d'une action immédiate. Le "Globe" publiait des articles dans ses colonnes de rédaction et ces articles, je dois les croire—je ne dis pas que je dois croire à tous ces écrits, mais je me trouve en quelque sorte forcé de croire à quelques-uns de ces écrits, parce qu'ils étaient rédigés, si je ne me trompe, par un gentleman qui portait le costume clérical et tous ces articles soutenaient le don immédiat à la mère patrie d'au moins trois Dreadnought. Je ne fatiguerai pas la Chambre en lisant ces écrits, parce que déjà ils ont été mentionnés par l'honorable représentant d'Elgin-ouest (M. Crothers). J'ai entendu moi-même la moitié de nos adversaires—cette moyenne par cent est peut-être trop élevée—après que la Chambre eut adopté le projet de résolution du mois de mars dernier, dire à leur whip pour la province de Québec, qu'ils ne voteraient pour rien qui serait de nature à aider la mère patrie, contribution, Dreadnought, rien—mais tous sont prêts aujourd'hui à suivre le très honorable premier ministre, et à faire le saut quand il les appellera à accomplir cette performance. Hourrah pour Laurier! Hourrah! pour un parti uni et une seule marine de guerre quand bien même que cette dernière ne se composerait que de cuirassés de fer-blanc. Je ne crois pas qu'on puisse trouve plus d'un vingtième de ces honorables députés qui n'aient honte d'avoir pris cette attitude. Je vais vous indiquer une autre raison qui les engage à appuyer ce projet de loi.

M. E. ROY: Vous connaissez vos camarades de la gauche mieux que vous connaissez ceux qui siègent à la droite.

M. CAMPBELL: Je m'adresserai à l'honorable collègue (M. Roy) qui vient de m'interrompre.

M. E. ROY: Je dirai à l'honorable député que je ne puis disposer d'aucune faveur dans mon comté.

M. CAMPBELL: Dans ce cas, je dois supposer que l'honorable député représente une division électorale qui se trouve bien loin d'ici, parmi les Esquimaux visités par l'"Arctic."

M. E. ROY: La division que je représente a déjà élu durant douze ans un conservateur.

M. CAMPBELL: Aucun édifice public, nul trace de barils pour les transporter au cours des prochaines élections, parce que sans barils, nul d'entre nos adversaires ne serait réélu d'après les accusations portées par Lumsden au sujet de la classification erronée, de quais de sciure de bois, nul canal de Newmarket sans eau, nul palais à Kingston pour les garçons de cabarets, plus de dépense de $112,000 pour l'achat de huit petits cottages devant servir à des garçons de cabarets, cependant on demande à la Chambre d'appuyer une politique navale comme celle-ci que les ministres n'ont pas osé soumettre au pays. S'il est possible de dire, il y a pis encore, je me permettrai cette expression, puisque nos adversaires nous proposent de mettre cette marine de guerre sous la direction d'un département ministériel qui, après une enquête très superficielle de la part du juge Cassels, il n'y a pas très longtemps, a été signalé par le péculat, la couardise et le manque de conscience.

Voilà ce qu'ils vont faire à l'égard de cette marine de guerre. Cela est scandaleux. Je suis surpris qu'il se trouve même un libéral pour appuyer cette politique, un ministère qui, chargé de la distribution des bouées, a échelonné ces dernières à différents endroits le long de notre littoral, devrait être condamné. Quand une bouée s'est brisée sur le récif Old-Proprietor dans la baie de Fundy, il a fallu à ce ministère, à qui l'on veut confier le soin de cette marine de guerre, dix mois pour replacer cette bouée et, durant ce temps, par suite de cette négligence absolument criminelle—et quel autre qualificatif pourrais-je employer?—quarante vies précieuses ont été perdues, comme l'a raconté d'une façon dramatique à la Chambre l'honorable représentant de Saint-Jean (M. Daniel) l'année dernière. Honte à ce département! comment un pareil ministère peut-il diriger une marine, quand il ne peut retrouver une petite bouée perdue? On a entendu le cri prononcé de l'autre côte de la ligne 45e: "Souvenez-vous du Maine." Nous savons ce que signifiaient ces paroles chez nos voisins. Mais, monsieur l'Orateur, je dirais aux libéraux honnêtes, et l'on trouve une grande quantité de ces derniers.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. BARKER: Ils ne sont pas ici ce soir.

M. CAMPBELL: Oui, certains d'entre eux sont présents; ils sont pervertis politiquement parlant, mais ils montrent une certaine honnêteté, si vous pouvez parler à leur conscience; mais là est la difficulté. Je demande à ces libéraux-là qui siègent ici, alors qu'on leur demande de voter en faveur de ce projet de marine de guerre, de se rappeler que cette entreprise va coûter des mil-

lions et des millions de dollars, non seulement à eux, mais encore à leurs arrières-petits-enfants pour le temps et pour l'éternité. Je leur indiquerai un motto dont ils devront garder le souvenir et je leur dirai de choisir au lieu de "Souvenez-vous du Maine" celui de "Souvenez-vous du Minnie M." fameux par l'histoire des boîtes à bulletins et des canailleries dont il a été témoin; rappelez-vous l'"Arctic," un autre vaisseau de notre flotte avec ses magasins de boissons, de drogues de toutes sortes, de chapeaux de printemps pour dames destinés à 400 belles femmes esquimaux. Rappelez-vous ces choses-là, mes jeunes gens. Rappelez-vous le "Montcalm" avec ses magasins remplis de verreries précieuses, d'argenteries achetées d'amis du parti à des prix trois, quatre, cinq et six fois plus élevés que le juste prix. Rappelez-vous ces choses-là avant d'enregistrer votre vote et si vous vous en souvenez, gare à la marine de guerre! Quand ils entendent parler d'urgence, nos adversaires se trouvent en proie au cauchemar et je ne m'étonne pas de cela, parce que le très honorable premier ministre, par exemple, et l'honorable ministre de la Milice et de la Défense doivent se rappeler le temps où ils ont entendu prononcer le mot " urgence " dit à propos des rations qu'ils envoyaient à nos soldats au Sud-Africain et ce terme-là doit leur faire mal au cœur.

Comme l'honorable député de Pictou a invoqué l'autre jour le témoignage d'un soldat qui a fait la campagne sud-africaine, je ne saurais mieux faire, je crois, que de donner lecture de ce que m'écrit un de mes amis qui, ayant pris part aux combats de cette même campagne, parle en parfaite connaissance de cause. Voici ce qu'il dit:

Sans en être certain, je crois que l'arrangement conclu avec le Dominion portait que celui-ci devait fournir les rations et l'habillement accompagnant hommes et chevaux, et que le gouvernement impérial devait en rembourser le prix au Dominion; cela, vous pourrez sans doute le constater vous-même.

Les 2e, 3e, 4e, 5e et 6e régiments de chasseurs canadiens à cheval, ainsi que la 10e compagnie d'ambulance furent entièrement organisés, payés, équipés et entretenus aux frais exclusifs du gouvernement impérial, sans qu'il en coûtât un sou au Canada, pas même le prix d'une bouteille d'encre pour la salle du rapport. A Halifax, c'est Wickwire qui faisait ces achats au nom de sir Frederick Borden et portait le tout au débit du gouvernement impérial. Ce pauvre gouvernement impérial, qu'on lui fasse cadeau de quatre Dreadnought, on sera encore en dette avec lui.

Pour ce qui est du 1er chasseurs canadiens à cheval, les simples soldats devaient recevoir trois schellings par jour (la solde était plus élevée selon le grade), dont on déduisait un schelling et deux deniers que nous recevions de la cassette impériale, de sorte que la solde que nous servait le Canada s'élevait au chiffre mirobolant d'un schelling et dix deniers par jour. D'autre part, les soldats venus de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie recevaient cinq schellings par jour de leur gouvernement respectif, et à cette solde le gouvernement impérial ajoutait un ou deux deniers. Faits de pacotille, nos vêtements s'usaient en quelques semaines. Nos sous-vêtements étaient de si mauvaise qualité que le général Hutton dut nous en acheter d'autres à ses frais, l'affaire étant considérée comme d'intérêt impérial. Nos vêtements étaient de qualité inférieure, il s'arrangea pour nous en faire fournir par les autorités impériales. Les Néo-Zélandais et les Australiens, au contraire, étaient pourvus des meilleurs vêtements, y compris des culottes de cavalier en véritable tissu Bedford et des serges tout aussi bonnes que celles de nos officiers.

Nos rations.—Commençons par les rations de marche. Vous devez savoir que ce sont des vivres dont le soldat ne doit se servir que lorsqu'il se trouve séparé de la colonne d'approvisionnement, et pour s'empêcher de mourir de faim. L'analyse a fait voir que celles qu'on nous avait fournies se composaient de maïs pur. Cette fois-là, Laurier et sir Frederick Borden ont dû songer à la loi sur la pureté des aliments, car c'est le seul aliment pur qu'on nous ait fourni. Autant que je puis me rappeler, la grandeur de la boîte était à peu près celle d'une boîte de deux onces de tabac Capstan; on y trouvait à peu près assez de maïs pour sustenter une poule environ cinq minutes, et un homme de santé ordinaire, cinq secondes.

On nous fit défiler à Bloomfontein juste au moment de partir à la rencontre de Roberts; on nous remplaça nos rations par des rations de marche de fabrication anglaise. Essayez de vous faire une idée de notre état d'esprit quand, à notre arrivée en une terre étrangère, nous nous vîmes obligés de subir un tel affront en présence des troupes impériales; je vous laisse à deviner les bénédictions dont nous comblâmes Laurier et sir Frederick Borden. On a dit, et j'ai toute raison de croire que c'est vrai, que les officiers anglais qui changèrent les vivres déclarèrent que ceux qui nous avaient envoyés avec ces vivres méritaient d'être pendus et qu'ils se feraient plaisir de tirer la corde. Nous étions à peu près quinze cents au Sud-Africain, et ces vivres composés de ma s, que le gouvernement canadien avait achetés, le gouvernement impérial eut le plaisir de les payer $50,000, si je ne me trompe —vous pourrez vous en assurer vous-même.

Ce sont les mêmes hommes qui ne veulent pas que l'on donne de l'argent à l'Angleterre pour maintenir sa flotte! Laurier le philantrope et Borden le patriote ne nous auraient envoyés là-bas que pour y mourir comme des lapins si les circonstances nous avaient obligés de consommer ces vivres; car vous devez comprendre qu'on en faisait si grand cas, que si nous avions osé nous en servir avant d'être réduits à la dernière extrémité, on aurait pu nous traduire en cour martiale (et ce tribunal a le pouvoir de prononcer la peine de mort). Je me demande si Laurier et Borden seraient bien gras si, mourant presque de faim il leur eut fallu se contenter d'à peu près une once de cet aliment pur pour se sustenter. Vous concevez aisément quelle fut l'indignation des officiers anglais, eux qui, avec leur ration tenant très peu plus de place que la nôtre, pouvaient faire un seau d'excel-

lente soupe et un plein pot de chocolat exquis. Laurier et Borden, c'est avec mépris qu'on prononçait leurs noms, et bien des bons chrétiens leur souhaitaient de se trouver en un endroit plus chaud encore que le Sud-Africain, où ils nous avaient envoyés pour nous faire mourir de faim.

Leurs conserves de viandes, il fallait les voir, ou plutôt les sentir! L'odeur qui s'en dégageait était presque aussi infecte que celle qui s'exhalerait de la boîte où ils cachent leurs monstrueuses rapines. Leurs confitures —mettons-les en rang: pêches, marmelade, abricots, prunes, pommes et fraises—ouvrez les boîtes, vous y trouverez partout la même chose: du glucose bleu portant des noms différents. Leur foin, poussiéreux et moisi, trop pourri pour servir même de litière. La seule faute des Boers fut de ne pas acheter cela, car même lorsqu'on en avait pris le meilleur, il suffisait de dire aux "Tommies" qu'il y aurait distribution de rations "canadiennes" pour les voir accourir de toute la vitesse de leurs jambes (pouah! quelle odeur!).

La Nouvelle-Zélande et l'Australie, au contraire, pour qui la distance et les transports étaient à peu près les mêmes, avaient envoyé au gouvernement impérial du bœuf et du mouton de première qualité, meilleur, j'en suis sûr, que tout ce que vous en avez jamais mangé au restaurant le plus en renom d'Ottawa. Les confitures, le foin et l'avoine étaient ce qu'on pouvait acheter de mieux, et étaient arrivés en excellent état. C'est si bien le cas que notre quartier-maître me disait l'autre jour encore, que lorsqu'il s'agissait d'obtenir des approvisionnements de l'intendance militaire, il s'efforçait toujours d'avoir du fourrage et des viandes provenant des colonies sœurs. Comprenez-vous ce que cela peut faire à un Canadien? Vous faites-vous une idée de l'opinion que nous avons de Laurier? Quand il nous arrivait de demander à un Australien (qui avait respiré pendant sept ans l'air de son pays) pour quelle raison il n'émigrait pas au Canada, le plus beau pays du monde, il nous répondait que c'était fort possible, mais qu'à en juger par notre viande, notre foin, notre avoine, nos confitures et la solde qui nous était payée, ce devait être un pays singulièrement merveilleux que le nôtre.

Le seul article pur, la seule douceur que nous connaissions parmi les aliments venant de votre pays, c'est la ration de marche avec laquelle nous pourrions empoisonner des lapins s'il n'en fallait pas six boîtes pour réunir assez de maïs pour mêler au poison destiné à détruire un seul lapin. Ceci est vrai, l'imagination n'y est pour rien, et vous pouvez imaginer quels sont nos sentiments à l'égard du clan Laurier-Borden, et quels excellents colons ces frères d'armes coloniaux feraient dans nos plaines de l'Ouest et comment, sans les aliments gâtés qui ont été distribués ici, nous aurions pu en engager un millier ou plus à revenir avec nous dans l'Ouest où ils seraient devenus des citoyens modèles, car ils forment la meilleure classe d'hommes que vous ayez jamais connue.

Après avoir parlé des ambulances, il ajoute:

Or, figurez-vous des hommes comme Laurier et Borden, parlant d'équiper une flotte à nous. Allons donc, il n'existe pas un homme qui soit allé au Sud-Africain qui ne frémisse à cette pensée. Ce sera une flotte dont la membrure et la disposition interne seront en si mauvais état que le monde frémirait s'il pouvait en contempler l'intérieur. Songez à ces anciens fournisseurs amis de Laurier que la guerre sud-africaine a rendus fameux; quelle quantité de conserves, de vêtements et de fourrages rejetés doit leur rester pour approvisionner la flotte, sans que le gouvernement impérial soit là pour jeter ces approvisionnements à la mer et en acheter de nouveaux de ses propres deniers. On parle du vol que les Allemands ont commis relativement aux plaques de blindage; quelle quantité de vieux fer de rebut les amis de Laurier et de Borden doivent avoir afin d'en fabriquer des plaques de blindage! Ma foi! je gagerais qu'ils font déjà leurs calculs, car ce que ces deux-là ont déjà fait, ils le feront encore. La vie de ceux qui votent pour eux n'était rien pour eux (comme nous en avons eu la preuve lors de la guerre du Sud-Africain (car les officiers étaient du nombre de leurs bons partisans), combien moins sera pour eux la vie de ceux qui n'ont pas confiance dans leurs tripotages. Non, le peuple a un droit et il exige qu'ils s'adressent au pays pour connaître son verdict et pour que le pays ait l'occasion de prouver au gouvernement impérial qu'il apprécie ce que ce dernier a fait lorsqu'il a caché les munitions et les approvisionnements dégoûtants que nous avons fournis et qu'il a payés de bonne grâce et jetés à la mer. Que d'éloges la Grande-Bretagne a décernés à une poignée d'hommes qui ont combattu pour elle! Ainsi, à Diamond-Hills, il n'y avait, parmi les 72,000 hommes qui ont pris part à l'engagement, que 110 Canadiens qui n'ont rien fait de plus que de remplir leur tâche, et cependant, comme une mère, elle a comblé d'éloges ses enfants qui l'avaient pourtant volée à droit et à gauche. Quel fidèle tableau de la vie humaine! Plus l'avaient pourtant volée à droite et à gauche. prend soin, non pas que, dans ce cas-ci, les enfants pris dans l'ensemble n'aimaient pas leur mère et ne l'auraient pas volée, mais lui auraient donné la moitié de leur avoir. C'est le mouton noir qui cherche à représenter faussement tout le troupeau. Que tous les enfants aient voix délibérative et nous prouverons à ce mouton noir comme nous savons être généreux envers la mère qui nous a nourris et élevés sans qu'il nous en coûte un sou.

M. CAMPBELL.

Voilà ce que mon ami pense des rations de marche et de ce nouveau projet de marine. Imitant l'exemple du représentant de Pictou, je lirai une autre lettre, même au risque de nous ennuyer. Celle-ci est d'un cultivateur, l'un des meilleurs du Manitoba, d'un homme qui n'a peut-être pas eu la chance de s'instruire autant que quelques-uns d'entre nous, mais qui a du gros bon sens et qui est au courant du sentiment populaire. Je lui ai écrit l'automne dernier pour lui demander son avis et il m'a répondu:

Vous demandez ce que je pense d'une marine canadienne. Je ne puis vous dire dans cette lettre tout ce que j'en pense, mais voici quelques idées que cette perspective fait germer dans mon cerveau. Il me semble que la mère patrie sera contente de recevoir l'aide

que le Canada pourra lui donner pour sa défense; mais je ne conçois pas comment une marine canadienne pourrait lui venir en aide à cet égard. Ce ne serait qu'une cause de crainte et de soucis pour la marine impériale. Vous savez que nous, les plus âgés, nous frémissons parfois lorsque nous voyons nos bambins barboter dans l'eau lorsqu'elle est trop profonde pour eux. Naturellement, nous avons toujours eu une notion assez exacte de la politique que les chefs du Gouvernements actuel voudrait adopter relativement aux rapports de notre pays avec la mère patrie. Permettez que je vous dise que, à titre de sujet britannique, nul n'est plus désireux que moi de voir le Canada participer à la défense de notre empire; cependant, je voudrais que cette participation fût une aide véritable et non une entrave. Si le Gouvernement prend réellement la chose au sérieux et si une marine est la véritable solution, de grâce, insistez sur la nécessité de mettre cette petite flotte dans les eaux de l'intérieur, afin que nous puissions en avoir soin plus aisément et la mettre à l'abri du danger. Je crois être l'interprète des sentiments des neuf dixièmes de notre population de l'Ouest.

Si ce bill était adopté, bien que j'espère qu'il ne le sera pas, je demanderais au ministre de l'Agriculture, qui préside en ce moment aux délibérations de la Chambre, de faire en sorte d'exaucer les désirs de mon ami et de mettre cette petite flotte dans les eaux de l'intérieur.

Quoi qu'il en soit, nous avons une consolation, ou ce qui devrait être une consolation en cette affaire. Parlant en cette enceinte, l'an dernier, le premier ministre a dit que s'il survenait un danger, éventualité qui lui semblait alors très éloigné, il serait prêt à faire diligence, à se rendre dans la province de Québec et à haranguer le peuple. Voilà une belle manière de faire face à un danger, n'est-ce pas, monsieur l'Orateur? Autant que j'ai pu voir, le seul défaut de son attitude dans cette circonstance, c'est qu'il ne nous a pas appris ce qu'il dirait au peuple. Toute sa vie durant, il a trop aimé à pérorer et il a porté trop peu d'attention à ce qu'il disait du haut de la tribune populaire. S'il n'était, je ne dirais pas qu'un simple député, mais qu'un citoyen ordinaire, et s'il exprimait les sentiments qu'il a déjà exprimés, il serait le seul intéressé et il ne serait pas juste de le critiquer. Malheureusement pour ce pays, le poste qu'il occupe nous oblige à lui reprocher ses déclarations, car elles ne proviennent pas d'un simple citoyen, mais du chef du grand parti libéral.

Voilà pourquoi la gauche blâme les discours qu'il a prononcés à Boston où il s'est carrément déclaré hostile à la Grande-Bretagne et à la diplomatie britannique. Dans d'autres discours, même dans ceux qu'il prononce devant la Chambre, il déclare que l'indépendance du Canada serait la réalisation de ses espérances. Sur le champ de Mars, à Montréal, parlant de la rébellion qui avait éclaté dans la Saskatchewan en 1885, il a avoué que s'il avait été sur les lieux il aurait épaulé sa carabine à côté de ces malheureux rebelles égarés. Seulement, il ne les a pas appelés des rebelles égarés. Cette expression est de moi.

Tous les libéraux regrettent que nous puissions élever la voix et tenir ce langage sans craindre la contradiction, car il n'a jamais répudié les paroles qu'il a proférées ni les sentiments qu'il a exprimés. S'il consentait aujourd'hui à renier les sentiments qu'il a manifestés autrefois, plusieurs des députés de la gauche se sentiraient plus disposés à approuver sa politique concernant la marine. Mais, il ne les a pas reniés et je ne puis pas avoir confiance en un Canadien, surtout au chef d'un parti, qui profère de semblables paroles.

"Permettez à Laurier d'achever son œuvre" a été le cri lancé dans tout le Canada lors de la dernière élection.

Quelques VOIX: Bravo!

M. CAMPBELL: Quelle était son œuvre? Crie-t-on "bravo" parce que le premier ministre a déclaré que l'indépendance du Canada serait la réalisation de ses espérances? Est-ce là son œuvre? Je n'en veux pas et je lui suis irrémédiablement hostile.

Encore si cette idiosyncrasie, pour me servir d'un mot que ses amis de la droite affectionnent, ne se révélait que chez le premier ministre, parce qu'on pourrait se débarrasser de lui; mais le ministre des Finances a un dossier semblable. En 1886, celui-ci a parcouru sa province, la Nouvelle-Ecosse, en prêchant la séparation d'avec le Canada. Etant premier ministre de cette province, il proposait le 5 de mai 1886 un projet de résolution en faveur de la séparation; n'empêche que les députés de la droite élèvent la voix pour nous reprocher de décrier les ministres d'une façon honteuse. Ce n'est pas à nous de rougir. C'est aux ministres qui ont proféré ces paroles et qui nous fournissent l'occasion de les montrer sous leur vrai jour; et nous regrettons que cette occasion nous soit offerte. Nous rougissons pour le Canada de pouvoir leur lancer ces déclarations à la figure.

Dans les circonstances en question, sur le champ de Mars, on a lu, du haut de la même tribune où le premier ministre proférait les paroles que j'ai rapportées, des télégrammes venant des pires ennemis de l'empire britannique, les fénians, et attaquant l'empire. Sur cette tribune où avait eu lieu la lecture de ces télégrammes, le leader actuel du Gouvernement et le père nourricier de ce projet de la marine a élevé la voix pour déclarer que, s'il eut vécu sur les bords de la Saskatchewan lors de la rébellion de 1885, il aurait épaulé sa carabine dans les rangs des rebelles.

Je me suis rendu sur les lieux avec plusieurs autres membres de la Chambre, non pas tant parce que je blâmais ces pauvres

métis ignorants, mais parce que je comprenais que si on laissait la rébellion se propager, les femmes et les enfants sans défense, disséminés dans le Nord-Ouest, seraient à la merci des indiens qui se soulèveraient comme un seul homme. J'ai lutté là-bas pour ma patrie aux côtés des représentants de la division Sainte-Anne (M. Doherty), de Sherbrooke (M. Worthington), de London (M. Beattie), de Victoria (Alberta) (M. White), de New-Westminster (M. Taylor) et d'autres députés.

Pourquoi avons-nous lutté? Pour l'intégrité de l'empire, pour notre drapeau, pour les femmes et les enfants du Canada dans toute l'étendue de ce territoire-là. Néanmoins, cet homme, le chef du parti libéral, s'est levé au sein de la population de Montréal et il a déclaré que, s'il eut vécu là-bas, il aurait épaulé sa carabine et combattu contre nous. L'appellation de " United Empire Loyalist " est une appellation dont il y a lieu de s'enorgueillir; elle est presque trop belle pour que nous nous l'appliquions, et cependant nous étions de cœur des "United Empire Loyalists." Qu'était l'honorable premier ministre? Comment appelleriez-vous ces loyaux sujets qui iraient combattre pour les rebelles? Je leur appliquerais une nouvelle épithète et les appellerais les E. U. ou les loyaux sujets extrêmement uniques. Ce n'est pas ce genre de fidélité que nous avions dans l'idée et dans le cœur. Si le premier ministre avait été sur les lieux, il aurait pu donner libre cours à ses aspirations et faire cause commune avec ces infortunés rebelles. Et s'il visait plus juste alors que lorsqu'il a entrepris de calculer le coût du Grand-Tronc-Pacifique, il aurait pu m'atteindre, car j'étais là-bas mettant ma vie en jeu, et je ne pourrais pas aujourd'hui lui dire ma façon de penser. Ou bien il aurait pu atteindre le représentant de Victoria qui était sur les lieux exposant sa vie pour maintenir l'intégrité de l'empire. Voilà la fidélité que j'aime tandis que celle des Etats-Unis est d'une marque que je n'approuve pas.

Dans l'est, on ne connaît l'histoire de cette rébellion qu'au point de vue de cette partie du pays. Nous savons bien que des soldats sont partis du Manitoba, de l'Ontario et de Québec au risque de leur vie, pour aller combattre pour l'unité de l'empire. Mais il y a un chapitre de cette rébellion qui n'a jamais été écrit, et je recommanderais à l'honorable premier ministre de l'écrire, avant que ceux qui sont en état de dire la vérité, au sujet de ces événements, soient tous morts. Voici ce chapitre. Comme nous le savons tous, la rébellion a commencé dans les environs de Prince-Albert. Les citoyens de Prince-Albert étaient pauvres en 1885; ils n'avaient aucun moyen d'obtenir de l'argent. Les pauvres métis avaient des griefs contre le Gouvernement. Ils firent demandes sur demandes, et le Gouvernement les refusa ou négligea d'y répondre. La population blanche—une partie de la population—de ce district prit fait et cause pour les métis, assista à leurs assemblées, les invita à se révolter, et on parla de rébellion et de sécession. Après quelque temps on fit une souscription. Dans quel but? Les métis ne pouvaient pas souscrire d'argent. Quelques-uns des colons de ce pays souscrivirent pour envoyer deux délégués à la rivière Milk, au Montana, pour demander au pauvre Riel, qui gagnait sa vie là-bas comme instituteur, de venir faire de l'agitation pour eux. Il vint. Il était un orateur puissant, c'était un talent naturel chez lui; c'est un des meilleurs orateurs français que j'aie jamais entendus. Il pouvait remuer une foule tout aussi bien que je remue les mains. Il savait communiquer à ses auditeurs tous les sentiments qu'il voulait. La population blanche s'aperçut qu'elle ne pourrait pas éteindre les flammes qu'elle avait attisées; elle se retira en lâche qu'elle était, et laissa les pauvres métis supporter le poids de la lutte. Telle est l'histoire de la rébellion métisse.

M. HUGHES: Que voulaient-ils? Des scrip?

M. CAMPBELL: Naturellement.

Ce furent ces loyalistes de Prince-Albert qui commencèrent cette rébellion, qui envoyèrent Isbister et Lépine à la rivière Milk, au Montana, et ramenèrent Riel, mais reculèrent comme des lâches. Et on ne les inquiéta pas; ils purent cacher leurs méfaits—évidemment ils surent le cacher au Gouvernement. Mais le pauvre Riel eut à supporter le fort de la lutte; il mourut ignominieusement sur l'échafaud, pauvre victime d'hommes qui peut-être auraient dû être exécutés à sa place.

M. J. P. TURCOTTE: Un bon Gouvernement était au pouvoir alors.

M. CAMPBELL: J'apprécie ce que vient de dire l'honorable député. Il me vient en aide. Au sujet de ce qu'a dit le premier ministre, lorsqu'il voulait épauler son mousquet, cette parole a eu une plus grande portée que ne le pensait l'honorable premier ministre, et j'essaierai de le démontrer.

Quelques années après qu'il eut prononcé ces mots, il se présentait dans un comté. Il voulait être certain d'un siège—il en avait un, je suppose, dans Québec, comme il l'a aujourd'hui, mais il voulait se présenter dans deux comtés dans tout le Canada, afin d'être certain d'être élu—et quel siège choisit-il? Le siège même dont je parle, où avait eu lieu la rébellion, où une grande partie de la population française était pauvre et composée de métis illettrés, d'hommes qui n'avaient jamais reçu les avantages de l'éducation, dont le genre de vie

ne demandait pas d'instruction, car c'étaient des chasseurs, des trappeurs et des gens d'occupations de ce genre. Son adversaire était John Mackay. Il était né dans le pays comme moi, et c'était un des meilleurs éclaireurs que le Canada avait eu à son service pour combattre pour la reine et pour le drapeau en 1885. Il était connu de tout le monde dans la circonscription. C'était un homme capable, car il est maintenant conseil du roi, et ses amis et tout le monde le considèrent comme un homme capable, honnête et aimable.

Lorsque l'élection vint, quel genre de littérature envoyât-on à ces pauvres gens? Aucune, mais les meneurs du parti grit furent envoyés dans la circonscription. Ils allaient trouver un pauvre métis, et lui disaient: "Pour qui vas-tu voter, Jim"? La réponse, naturellement, était: "Pour Jim Mackay". Alors le meneur disait: "Tu ne peux pas voter pour lui; il vous a combattus; il tuait tes frères comme des lièvres en 1885. Tu ne peux voter pour lui. Vote pour Laurier. Il est le chef du parti libéral; il n'a pas craint de dire à Montréal qu'il serait venu combattre ici pour vous, s'il l'avait pu". Et Laurier fut élu.

Singulier loyalisme, observerai-je encore une fois. Ce loyalisme ne s'est pas éteint alors dans l'Ouest. J'ai pris part aux élections dans ce pays depuis 1892, et dans chacune, j'ai entendu les agents du parti libéral répéter la même chose aux métis français: "Vous ne pouvez pas voter pour Campbell; il vous a combattus; votez pour le candidat de Laurier, parce que Laurier vous aurait aidés à combattre, s'il l'avait pu".

Singulier loyalisme, en vérité. Je dis que c'est un mauvais loyalisme à enseigner aux pauvres métis; mais le parti libéral du Manitoba est allé jusqu'à prêcher ce loyalisme dans la politique de cette province. Lorsque M. Roblin a inauguré le mouvement en faveur du drapeau, lorsqu'il voulut, dans ce pays où vit une population cosmopolite, faire voter une loi obligeant d'arborer le drapeau sur toutes les maisons d'écoles du Manitoba, tous les libéraux dans la législature s'y opposèrent, et firent tout ce qui était en leur possible pour l'empêcher d'être adoptée. Et cependant les libéraux disent qu'ils sont des loyalistes. Drôles de loyalisme, en vérité.

Il y a un autre sujet dont je veux parler brièvement, car le débat touche à sa fin.

Quelques VOIX: Tant mieux!

M. CAMPBELL: Je ne retiendrai pas la Chambre bien longtemps. Je regrette de ne pas plaire aux honorables membres de la droite. Mais bien que ce débat soit presque terminé, le Gouvernement n'a pas encore déclaré quel drapeau il arborerait sur cette marine de fer-blanc. Je crois que la Chambre a droit d'avoir une déclaration à ce sujet. Je ne sais pas si j'aurai bonne grâce à faire une proposition, ni si le Gouvernement acceptera celle que je ferai; mais je proposerai que l'on adopte un grand pavillon blanc avec une bande jaune. Ce pavillon signifierait que c'est une flotte faite, comme le premier ministre le suggère, pour éviter les poursuites—prête dirai-je, à toujours remplir l'objet de sa construction. Je ne sais pas si le premier ministre acceptera cette idée, mais je la lui offre gratuitement.

Je n'ai plus qu'un mot à dire. Je suis cultivateur et je crois que le meilleur moyen de faire comprendre cette question est le suivant: le père d'une nombreuse famille possède une terre de quelques milliers d'acres. Il donne à son fils une terre de 160 acres juste au milieu de sa propriété. Une clôture entoure cette immense propriété, mais on ne la voit pas de l'habitation du fils. Le fils commence à cultiver la terre, la laboure, y fait des récoltes, place de l'argent à la banque, et réussit bien généralement; il n'a ni loyer ni taxes à payer. Il n'aide en aucune manière ni à son vieux père, ni au reste de la famille. Finalement, le père tombe dans le besoin et dit: "Mon fils, je voudrais que tu m'aides un peu; que peux-tu faire pour moi? je voudrais construire une clôture de sept pieds de hauteur tout autour de cette grande propriété." "Très bien, mon père," dit le fils, "je suis tout disposé à vous aider; je vous aiderai en construisant une petite clôture de deux pieds de hauteur autour de mon propre terrain. Cet exemple, monsieur l'Orateur, me semble très approprié à la question navale actuelle. La suprématie navale de l'Angleterre est cette grande clôture qui a protégé le petit Canada jusqu'ici. Nous ne la voyons pas, mais elle est là tout de même, et elle a été efficace. Quel bien pourra faire notre petite marine de fer-blanc pour la défense de l'empire? N'aurait-il pas été beaucoup mieux pour ce fils de dire: "Oui, mon père, je vais faire quelque chose pour vous. Il y a des troupeaux étrangers qui rôdent autour de la ferme; il y a danger qu'ils sautent par-dessus la clôture, et s'ils sautent, la clôture que je pourrais élever autour de mon habitation ne me sera d'aucune utilité, conséquemment je vais vous aider à améliorer la clôture actuelle afin de la faire un peu plus forte et un peu plus haute." Je crois que cette comparaison peint bien la situation et tout le monde peut la comprendre.

Voilà, monsieur l'Orateur, ce que je pense de la situation. C'est le résultat d'une étude sérieuse, et la façon dont mes remarques sont accueillies par ce côté (la gauche) indique qu'il y a encore parmi nous plusieurs députés qui sont dévoués à l'empire uni.

(La motion de M. Northrup, mise aux voix, n'est pas adoptée.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Armstrong,	McCall,
Arthurs,	McCarthy,
Barker,	Maddin,
Barnard,	Magrath,
Best,	Marshall,
Blain,	Meighen,
Blondin,	Middlebro,
Borden (Halifax),	Monk,
Boyce,	Nantel,
Bradbury,	Northrup,
Broder,	Paquet,
Burrell,	Perley,
Campbell,	Porter,
Chisholm (Huron),	Price,
Clare,	Reid (Grenville),
Cowan,	Rhodes,
Crocket,	Roche ,
Crothers,	Russell,
Currie (Simcoe),	Schaffner,
Daniel,	Sexsmith,
Doherty,	Sharpe (Lisgar),
Donnelly,	Sharpe (Ontario),
Edwards,	Smyth,
Elson,	Sproule,
Forget,	Stanfield,
Fraser,	Staples,
Goodeve,	Stewart,
Haggart (Lanark),	Taylor (Leeds),
Haggart (Winnipeg),	Taylor (New-Westminster),
Henderson,	Thoburn,
Herron,	Thornton,
Hughes,	Verville,
Jameson,	Wallace,
Kidd,	White (Renfrew),
Lake,	Wilcox (Essex),
Lalor,	Wilson (Lennox-et-Addington),
Lancaster,	Worthington,
Lennox,	Wright.—78.
Lortie,	
Macdonell,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Allen,	MacNutt,
Aylesworth,	McAllister,
Beauparlant,	McColl,
Béland,	McCraney,
Bickerdike,	McKenzie,
Black,	McLean (Huron),
Boyer,	McLean (Sunbury),
Brown,	McMillan,
Bureau,	Major,
Carrier,	Marcile (Bagot),
Carvell,	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Cash,	Martin (Régina),
Champagne,	Martin (Wellington),
Chew,	Mayrand,
Chisholm (Antigonish),	Meigs,
Chisholm (Inverness),	Michaud,
Clark (Red-Deer),	Miller,
Clarke (Essex),	Molloy,
Congdon,	Murphy,
Conmee,	Nesbitt,
Currie (Prince-Edouard),	Neely,
Delisle,	Oliver,
Demers,	Papineau,
Devlin,	Pardee,
Douglas,	Parent,
Dubeau,	Pickup,
Ecrément,	Proulx,
Emmerson,	Prowse,
Ethier,	Pugsley,
Fielding,	Rankin,
Fisher,	Reid (Ristigouche),
Fortier,	Richards,
Fowke,	Rivet,
Gauvreau,	Robb,
Geoffrion,	Ross (Middlesex),
Gervais,	Ross (Rimouski),
Girard,	Roy (Dorchester),
Gladu,	Roy (Montmagny),
Graham,	Rutan,
Guthrie,	Savoie,
Harty,	Schell,
Hodgins,	Sealey,
Hunt,	Seguin,
King,	Sinclair,
Knowles,	Smith (Middlesex),
Kyte,	Smith (Nanaïmo),
Lachance,	Smith (Stormont),
Lafortune,	Sperry,
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Templeman,
Lanctôt (Richelieu),	Tobin,
Lapointe,	Todd,
Laurier (sir Wilfrid),	Tolmie,
Lavergne,	Turcotte (Nicolet),
Law,	Turcotte (Comté de Québec),
LeBlanc,	Turgeon,
Lemieux,	Turriff,
Loggie,	Warburton,
Lovell,	White (Victoria, Alta),
Low,	Wilson (Laval).—119.
Macdonald,	

M. CAMPBELL.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Borden (sir F.),	Foster (hon. G. E.),
Paterson (hon, W.),	Crosby,
Brodeur (hon. L. W.),	Ames,
Harris,	Beattie,
Gordon (Kent),	Osler,
Stratton,	Gordon (Nipissing),
McCoig,	Bristol,
Talbot,	Owens,
McIntyre,	Lewis.

La motion de sir Wilfrid Laurier est mise aux voix et adoptée.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Allen,	MacNutt,
Aylesworth,	McAllister,
Beauparlant,	McColl,
Béland,	McCraney,
Bickerdike,	McKenzie,
Black,	McLean (Huron),
Boyer,	McLean (Sunbury),
Brown,	McMillan,
Bureau,	Major,
Carrier,	Marcile (Bagot),
Carvell,	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Cash,	Martin (Régina),
Champagne,	Martin (Wellington),
Chew,	Mayrand,
Chisholm (Antigonish),	Meigs,
Chisholm (Inverness),	Michaud,
Clark (Red-Deer),	Miller,
Clarke (Essex),	Molloy,
Congdon,	Murphy,
Conmee,	Nesbitt,
Currie (Prince-Edouard),	Neely,
Delisle,	Oliver,

Demers,
Devlin,
Douglas,
Dubeau,
Ecrément,
Ethier,
Fielding,
Fisher,
Fortier,
Fowke,
Gauvreau,
Geoffrion,
Gervais,
Girard,
Gladu,
Graham,
Guthrie,
Harty,
Hodgins,
Hunt,
King,
Knowles,
Kyte,
Lachance,
Lafortune,
Lanctôt (Laprairie-Napierville),
Lanctôt (Richelieu),
Lapointe,
Laurier (sir Wilfrid),
Lavergne,
Law,
LeBlanc,
Lemieux,
Loggie,
Lovell,
Low,
Macdonald,
Papineau,
Pardee,
Parent,
Pickup,
Proulx,
Prowse,
Pugsley,
Rankin,
Reid (Ristigouche),
Richards,
Rivet,
Robb,
Ross (Middlesex),
Ross (Rimouski),
Roy (Dorchester),
Roy (Montmagny),
Rutan,
Savoie,
Schell,
Sealey,
Seguin,
Sinclair,
Smith (Middlesex),
Smith (Nanaïmo),
Smith (Stormont),
Sperry,
Templeman,
Tobin,
Todd,
Tolmie,
Turcotte (Nicolet),
Turcotte (Comté de Québec),
Turgeon,
Turriff,
Warburton,
White (Victoria, Alta),
Wilson (Laval).—118.

ONT VOTE CONTRE:

MM.

Armstrong,
Arthurs,
Barker,
Barnard,
Best,
Blain,
Blondin,
Borden (Halifax),
Boyce,
Bradbury,
Broder,
Burrell,
Campbell,
Chisholm (Huron),
Clare,
Cowan,
Crocket,
Crothers,
Currie (Simcoe),
Daniel,
Doherty,
Donnelly,
Edwards,
Elson,
Forget,
Fraser,
Goodeve,
Haggart (Lanark),
Haggart (Winnipeg),
Henderson,
Herron,
Hughes,
Jameson,
Kidd,
Lake,
MM.

McCall,
McCarthy,
Maddin,
Magrath,
Marshall,
Meighen,
Middlebro,
Monk,
Nantel,
Northrup,
Paquet,
Perley,
Porter,
Price,
Reid (Grenville),
Rhodes,
Roche,
Russell,
Schaffner,
Sexsmith,
Sharpe (Lisgar),
Sharpe (Ontario),
Smyth,
Sproule,
Stanfield,
Staples,
Stewart,
Taylor (Leeds),
Taylor (New-Westminster),
Thoburn,
Thornton,
Verville,
Wallace,
White (Renfrew),
Lalor,
Lancaster,
Lennox,
Lortie,
Macdonell,
Wilcox,
Wilson (Lennox-et-Addington),
Worthington,
Wright.—78.

ONT PAIRE:

Ministériels. MM.	Oppositionnistes. MM.
Borden (sir F.),	Foster (hon. G. E.),
Paterson (hon, W.),	Crosby,
Brodeur (hon. L. P.).	Ames,
Harris,	Beattie,
Gordon (Kent),	Osler,
Stratton,	Gordon (Nipissing),
McCoig,	Bristol,
Talbot,	Owens,
McIntyre,	Lewis,

Le projet de loi est lu pour la 2e fois.

Sir WILFRID LAURIER propose de lever la séance.

M. R. L. BORDEN: Que ferons-nous demain?

Sir WILFRID LAURIER: Nous passerons, en comité des subsides, à l'examen des crédits du ministre des Chemins de fer.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et demie du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 11 mars 1910.

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

DEPOT D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LE PERSONNEL DU SERVICE DE LA MARINE.

Sir WILFRID LAURIER propose que lundi prochain la Chambre se forme en comité général pour examiner un projet de résolution ainsi conçu:

Relativement au projet de loi (n° 95) concernant le service de la marine du Canada, actuellement soumis à son examen, la Chambre décide qu'il y a lieu de constituer, sous l'autorité de règlements *ad hoc* qui seront établis par le Gouverneur général en conseil, des pensions et gratifications pour le personnel permanent de l'administration maritime; lesdites pensions ou gratifications ne devant pas être plus fortes, ni être accordées à des conditions plus favorables que les pensions et gratifiactions autorisées sous le régime de la loi des pensions de la milice.

QUESTION DE PRIVILEGE.

L'hon. H. R. EMMERSON: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire soulever une question de privilège. Dans le procès-verbal d'hier, alors que mon nom figure parmi ceux qui ont voté contre l'a-

mendement proposé par le député d'Hastings (M. Northrup) il est omis de la liste des votants sur la motion principale. Cette omission se produit et dans le procès-verbal et dans le compte reudu des débats. Evidemment, il s'est glissé une erreur; car, on s'en souvient, le vote sur la motion principale a été absolument semblable à celui qui a eu lieu sur l'amendement; mais la totalité des votants sur la motion principale, tant d'après le procès-verbal que d'après le hansard, est de 118, tandis que le secrétaire de la Chambre a annoncé que le total était de 119. Les députés s'en souviennent, j'étais présent dans les deux circonstances où la question a été mise aux voix. J'ai voté contre l'amendement de la motion principale et en faveur de cette motion. Je demande donc qu'on apporte des corrections à cet égard au texte du compte rendu des débats et à celui du procès verbal, de manière à ce que tout soit conforme à la réalité des faits.

OBSERVATIONS RELATIVES A L'ENQUETE LUMSDEN.

M. R. L. BORDEN: Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du premier ministre sur une singulière erreur que semble avoir commise le président du comité d'enquête sur les accusations portées par M. Lumsden. En consultant le procès-verbal des délibérations du comité, on voit, à la page 3, que la résolution suivante a été adoptée:

M. Lennox propose que le comité demande l'autorisation de faire imprimer et de déposer chaque jour devant la Chambre le procès-verbal de ses délibérations et les dépositions reçues par lui.

Cette motion fut adoptée, mais pour quelque raison qui me paraît inexplicable, le président du comité, dans le rapport transmis à la Chambre, a omis les mots fort importants "et de déposer devant la Chambre", de sorte que le comité, dans son rapport, se borne à dire que le texte des délibérations du comité et des dépositions doit être imprimé. A mon sens, le président du comité semble avoir fait un singulier oubli, et il importe qu'il nous éclaire sur la raison d'être de pareille omission et qu'il y apporte les rectifications voulues.

M. GEOFFRION: Le rapport a été préparé par le secrétaire du comité et soumis à ce dernier sans qu'on ait soulevé d'objections. Je ne sais trop ce que l'honorable député veut dire en affirmant que le président a omis certains mots. J'ai soumis le rapport rédigé par le secrétaire, conformément à l'ordre de la Chambre qui dit que le comité doit faire rapport à la Chambre, au besoin.

M. R. L. BORDEN: Je regrette que ma mémoire me serve si mal, ou bien que

celle de l'honorable député soit infidèle. Il ne s'agit nullement de l'ordre de la Chambre, mais bien de la proposition du comité que l'honorable député avait le devoir de soumettre à la Chambre dans les termes mêmes employés par le comité qui a adopté cette proposition. Voici le texte de la motion adoptée par le comité:

M. Lemieux propose que le comité demande l'autorisation de faire imprimer et de déposer chaque jour devant la Chambre le procès-verbal de ses délibérations et des dépositions reçues par lui.

Voilà qui est clair, n'est-ce pas? Or, voici comment le président du comité fait rapport de cette résolution:

Votre comité propose que le texte de ses délibérations des dépositions reçues par lui soit imprimé de jour en jour.

En ayant bien soin d'omettre les mots importants "et déposé devant la Chambre." En quoi l'ordre de la Chambre intéresse-t-il l'affaire?

L'honorable député n'a pas à s'occuper de l'ordre de la Chambre, mais bien de la proposition du comité. Il a jugé bon d'omettre de la proposition du comité certains mots qui lui sont essentiels, et il ne nous a pas donné d'explication satisfaisante de cette omission.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député a-t-il comparé le texte du rapport imprimé avec le texte imprimé de la motion?

M. R. L. BORDEN: Je me suis renseigné auprès des membres du comité qui étaient présents, quand on a adopté cette motion. Je me suis renseigné auprès du motionnaire lui-même qui a présenté sa motion par écrit, et il me dit que le texte du rapport imprimé est absolument semblable à celui de sa motion.

Sir WILFRID LAURIER: Sans vouloir adresser la moindre critique à l'honorable député, je lui ferai observer qu'il se produit quelquefois des erreurs dans l'impression des documents. Il s'en souvient sans doute, il y a quelques jours, le député de Qu'Appelle (M. Lake) avait inscrit au feuilleton une question contenant un extrait d'un discours que j'ai prononcé à Toronto. Or, il s'est trouvé que l'extrait imprimé n'était pas la fidèle reproduction du texte de l'honorable député, et j'ai pensé que pareille erreur aurait pu se produire ici. Le président du comité, pris à l'improviste, avoue qu'il n'avait pas remarqué cette divergence; mais maintenant qu'on y a appelé son attention, il veillera à ce que cette rectification se fasse.

M. MACDONALD: Le chef de l'opposition le sait parfaitement, le président d'un comité présente d'ordinaire à la Chambre le rapport dressé par le secrétaire de ce

comité et il ne rédige pas lui-même ce document. A mon avis, les députés de la gauche qui font partie de ce comité, devraient se réunir au préalable et régler eux-mêmes cette question.

M. R. L. BORDEN: Ce n'est pas au comité mais à la Chambre qu'il appartient de régler cette question; car la Chambre a droit d'exiger que le texte de la proposition d'un comité, dans le rapport qui nous est soumis, soit la fidèle reproduction du texte de la motion adoptée au comité.

M. MACDONALD: Les observations de l'honorable député enfreignent le règlement, vu qu'elles portent sur une délibération devant un comité et dont celui-ci n'a pas pris le soin de constater si le rapport imprimé concorde avec sa version.

M. R. L. BORDEN: J'ai comparé les deux textes. J'en ai conféré avec l'auteur de la motion et il dit que le document imprimé est absolument conforme à celui de sa motion. Il ne nourrit pas le moindre doute à cet égard. Le député de Pictou se forme une bien singulière idée de l'attitude que nous devons prendre. D'abord, il prétend que lorsque le texte d'une proposition soumise à la Chambre par un comité ne concorde pas avec celui de la motion adoptée par ce comité, la Chambre n'a rien à y voir. En d'autres termes, lorsqu'un comité propose de dresser et de transmettre à la Chambre un rappoprt quotidien de ses délibérations, et qu'on a négligé d'insérer cette proposition dans le rapport, sans un seul mot d'explication, nous ne saurions discuter la chose ici, parce que le comité n'a pas fait rapport, et s'il n'a pas présenté de rapport, c'est que, pour quelque raison mystérieuse, on a omis cette proposition. Est-ce là la prétention de l'honorable député? S'il en est ainsi, personne, que je sache, n'y saurait souscrire.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami est trop pressé de supposer qu'il y a là quelque chose de mystérieux. Ce qui est beaucoup plus probable, c'est qu'une erreur s'est produite, comme cela arrive souvent. Il y a une différence entre le rapport tel qu'il a été proposé à la Chambre et la résolution du comité. Mais mon honorable ami sait que le président ne rédige pas le rapport. Il est rédigé par le secrétaire et il est très probable que le président l'a signé sans le lire avec soin. Maintenant que son attention a été attirée sur la question, il va s'en occuper.

M. R. L. BORDEN: On aurait pu le remarquer si le procès-verbal des séances du comité avait été fait journellement à la Chambre, comme le comité l'avait proposé. Mais le fait qu'il a été modifié par quelqu'un—je ne dis pas qui en est responsable—avant d'être communiqué à la Chambre, prouverait qu'une explication de cette modification . . .

Sir WILFRID LAURIER: Personne n'a remarqué la modification.

M. R. L. BORDEN: C'est ce que j'allais faire remarquer. La Chambre n'a reçu aucune explication; la Chambre a été induite en erreur. La chose aurait dû être corrigée immédiatement et pour la raison alléguée par mon honorable ami de Pictou (M. E. M. Macdonald) le fait que ce procès-verbal n'a pas été fait jour par jour, a empêché plusieurs collègues de parler des procès-verbaux du comité. On pourrait croire qu'il y a un certain rapport entre la modification et le résultat de la modification comme l'a prétendu mon honorable ami de Pictou. Il a immédiatement prétendu qu'il n'y avait pas de procès-verbal des séances du comité et que par conséquent on ne pouvait pas y faire allusion. Pourquoi n'y a-t-il pas de procès-verbal des séances du comité? Parce que la proposition du comité a été modifiée. L'honnorable député de Pictou a été très prompt à décider la question et peut-être il nous a donné l'explication du motif qui avait amené la modification. C'est une défense très adroite, mais elle est trop évidente; je crois que chacun a pu s'en apercevoir avant que mon honorable ami (M. Macdonald) ait eu la franchise d'en parler.

M. MACDONALD: Puis-je avoir la permission, bien que peut-être ce soit irrégulier. . .

M. l'ORATEUR: La question ne peut pas être discutée . . .

M. MACDONALD: L'honorable député (M. R. L. Borden) a prononcé mon nom.

M. l'ORATEUR: Il n'y a aucune question soumise au président.

M. MACDONALD: L'honorable député (M. R. L. Borden) a parlé trois fois. . .

M. l'ORATEUR: Je désire que l'honorable député sache bien qu'aucune question n'a été soumise au président.

M. MACDONALD: Je suis d'accord sur ce point; mais, monsieur l'Orateur, si vous voulez m'écouter. . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député a établi un mauvais précédent. . .

M. MACDONALD: Je soulève la question de règlement. . .

M. l'ORATEUR: L'usage de cette Chambre et de celle d'Angleterre est que quand l'Orateur parle, le député qui demande la parole doit s'asseoir.

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien.

M. l'ORATEUR: Cette remarque s'applique aux deux côtés de la Chambre. La même chose s'est passée hier. Je dis qu'il n'y a pas de question soumise au président. Je ne peux pas permettre que cette discussion continue.

M. MACDONALD: Quand la discussion est tout à fait irrégulière comme elle l'est évidemment et quand mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a parlé trois fois au mépris du règlement et a fait une allusion personnelle à moi-même. je prétends qu'il est tout à fait correct que je fasse une réponse.

M. l'ORATEUR: L'honorable député (M. Macdonald) ne peut pas soulever une discussion à ce propos.

M. MACDONALD: Il semble peu juste pour. . .

M. l'ORATEUR: Je crois qu'on a soulevé la question de règlement. . .

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre!

Plusieurs DEPUTES: Asseyez-vous.

M. l'ORATEUR: Je crois qu'on a soulevé la question de règlement. . .

M. MACDONALD: Oui. Quand, dans un débat évidemment hors d'ordre, l'honorable député qui discute une question fait une allusion personnelle à un autre député, je crois que cet autre député devrait avoir le droit de répondre. C'est la question de règlement que je soulève. Mais si vous décidez que mon honorable ami le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) peut faire trois discours au mépris du règlement, et que je ne peux pas en faire un, j'accepte la décision.

M. l'ORATEUR: Affaires du Gouvernement.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. M. Y. McLEAN: Monsieur l'Orateur avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je demande la permission de dire quelques mots sur une question de privilège.

Quelques DEPUTES: Parlez plus haut. Avancez-vous.

M. M. Y. McLEAN: Si ce n'est pas irrégulier, je dirai que l'acoustique de cette Chambre est si défectueuse qu'il est impossible à un député qui siège sur les bancs du dernier rang d'entendre ce que l'on dit dans les premiers rangs et pour quelqu'un qui siège dans les premiers rangs de comprendre ce que l'on dit en arrière. Quoi qu'il en soit, comme je l'ai dit, je désire demander l'indulgence de la Chambre pendant quelques instants pour dire un mot d'une question de privilège. J'ai reçu ce matin d'un ami un extrait d'un journal contenant un compte rendu d'un correspondant spécial d'Ottawa et je dois dire qu'un récit analogue a été publié dans plusieurs autres journaux conservateurs. Avant de donner lecture de cette déclaration je dois dire qu'elle est précédée d'un gros titre effrayant ainsi conçu:

Un membre du Parlement censuré par son propre parti. M. Y. McLean (Huron-sud) cause une scène désagréable en interrompant George Clare et refuse de se taire.

La dépêche continue:

M. George Clare, le représentant canadien allemand de Waterloo-sud a été interrompu au cours d'un beau discours qui était écouté par la plus nombreuse assistance qu'on ait vue au cours du débat sur la marine, depuis que le premier ministre et M. Borden ont parlé à la Chambre.

M. Clare qui était en mauvaise santé depuis quelque temps parlait évidemment avec difficulté et les conservateurs ont été blessés du ton de moquerie avec lequel M. McLean l'a interrompu en lui posant cette question: "Seriez-vous en faveur d'envoyer $25,000,000 en Angleterre pour des Dreadnought?"

Ils lui crièrent "Asseyez-vous! asseyez-vous! M. McLean refusa de s'asseoir et le bruit devint violent. L'Orateur déclara que M. McLean ne pouvait pas interrompre le débat sans la permission de M. Clare, mais McLean refusa de se rendre à cet avis. Il prononça quelque chose que l'on ne put comprendre en raison des cris de "A l'ordre, à l'ordre" et "Faites-le asseoir".

Le premier ministre fit un signe à l'Orateur et lança un coup d'œil pour avertir McLean. M. Fielding se retourna également et fit signe de la main à McLean de s'asseoir, mais le député de Huron-sud n'y consentit point.

M. l'ORATEUR: J'ai déjà dit à l'honorable député de s'asseoir. L'honorable député de Waterloo-sud a la parole et on ne peut pas l'interrompre.

M. McLean essaya encore de continuer, et au milieu des cris de "Nommez-le", l'Orateur lui ordonna formellement de s'asseoir.

M. Clare fit ensuite remarquer que depuis qu'il siégeait au Parlement il n'avait jamais interrompu personne et que si un député était en mauvaise santé, il avait toujours essayé de lui venir en aide. Des applaudissements unanimes, y compris ceux de M. Fielding, accueillirent ces paroles et l'incident fut déclaré clos.

Je n'ai pas l'habitude de prendre bien à cœur tout ce qui paraît dans les journaux conservateurs ou ce que les hommes politiques conservateurs peuvent dire ou écrire contre moi, parce que je sais que si je n'avais pas dit quelque chose qui en valait la peine ou qui soit un peu fort, ils ne feraient pas attention à moi. Je les ai combattus, monsieur l'Orateur, durant presque toute ma vie et j'ai appris à recevoir les coups forts et faibles avec la même tranquilité d'âme et je les ai rendus avec intérêt quand je le pouvais. Mais ce compte rendu dépasse toute justice. Il m'accuse...

Quelques hon. DEPUTES: Oh! oh!

M. M. Y. McLEAN: Si vous voulez attendre un instant—voilà ce qui cause des difficultés. Je dis que, sinon directement, du moins par insinuation ce compte rendu m'accuse d'avoir profité de la position de l'honorable député de Waterloo-sud (M. Clare) pour l'interrompre et l'ennuyer. Or, je dois dire que si l'honorable député de Waterloo-sud représente la circonscription où je suis né, je n'ai pas le plaisir de le connaître. Je ne savais réellement pas qui il était avant de me lever pour continuer la discussion et je n'avais pas la moindre idée qu'il fût en mauvaise santé. Si je l'avais su, il est très probable que je ne l'aurais pas interrompu, car je puis vous assurer, monsieur l'Orateur, ainsi que mon honorable ami lui-même, que personne ne pourrait avoir plus de sympathie que je n'en aurais pour un député dans de pareilles circonstances. Mais si sa santé était en mauvais état, il n'était pas assez malade pour ne pas faire attention à moi au cours de son discours, comme il l'a fait d'une façon qui n'était pas convenable et généreuse. Mais je passerai là-dessus.

Comme l'honorable député développait un argument que j'ai considéré assez embrouillé et difficile à comprendre, j'ai désiré, pour mon information personnelle, savoir exactement ce qu'il pensait. Je me suis levé, comme j'avais, je crois, le droit de le faire, et comme cela s'est fait des centaines de fois dans cette Chambre, je me suis levé et j'ai demandé à l'honorable député s'il voulait me permettre de lui poser une question, et il m'a répondu: Oui, certainement.

J'ai posé cette question, mais au lieu d'y répondre il continua son argumentation, en laissant absolument de côté ma question. Dans ces circonstances, je lui posai de nouveau la question, à laquelle pour la deuxième fois il ne répondit pas. L'explication que je donne en ce moment est confirmée par le compte rendu officiel des débats que j'ai devant moi. Par conséquent, je crois que s'il y a eu un manque de courtoisie, il n'a pas été commis par moi, mais par l'honorable député qui, m'ayant permis de lui poser une question, a cru ne pas y faire attention et n'a pas voulu y répondre par un oui ou un non. S'il y a eu quelque manque de courtoisie, ce fut de la part des honorables membres de l'opposition qui, au moment où j'exerçais mon droit dans cette Chambre, se sont efforcés de me faire asseoir; et, monsieur l'Orateur, avec toute la déférence que j'ai pour la décision que vous avez rendue à cette occasion, je dois dire que je crois être resté dans les limites du règlement.

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne peut pas discuter une décision de l'Orateur.

M. M. Y. McLEAN: C'est très bien, monsieur l'Orateur, il n'y a personne qui soit plus désireux que moi de me conformer au règlement de la Chambre. Bien que je ne connaisse pas personnellement l'honorable député de Waterloo-sud, j'ai entendu souvent parler de lui, puisqu'il est le représentant de la circonscription où je suis né. J'ai beaucoup d'estime pour ce député et rien n'est plus éloigné de mon désir que de lui causer de l'ennui ou de le blesser d'une façon quelconque. En terminant je dirai seulement que je ne crois pas qu'on puisse m'accuser d'interrompre indûment des honorables députés de la Chambre, car bien que j'aie siégé ici pendant la plus grande partie de trois sessions, je crois que c'est seulement la seconde fois que j'ai eu l'occasion de faire quelque chose dans ce genre.

Je dois aussi ajouter que si les membres de l'opposition avaient voulu laisser l'honorable député de Waterloo-sud et moi tranquilles, nous aurions pu régler très amicalement les difficultés qui se sont élevées entre nous.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre siège en comité des subsides.

INTERPELLATION SUR L'USAGE RECIPROQUE DES CANAUX.

M. G. H. PERLEY (Argenteuil) : Le 24 février dernier, j'ai posé cette question :

Les cargo-boats canadiens sont-ils à même d'utiliser les canaux de l'état de New-York? Dans l'affirmative, quel est le texte de loi qui l'autorise? Dans la négative, quel est le texte de loi ou le règlement qui le défend?

Le ministre de la Justice a répondu :

Aux termes du traité de Washington, le gouvernement des Etats-Unis s'est engagé à prier instamment les gouvernements des états à accorder aux sujets anglais l'usage de leurs divers canaux se rattachant à la navigation des lacs ou des rivières limitrophes, cela aux mêmes conditions qu'aux habitants des Etats-Unis; mais le Gouvernement ne saurait dire que ces instances ont été suivies de résultats pratiques.

Bien entendu, ce n'est pas un sujet relevant des attributions législatives du Parlement canadien, et le Gouvernement n'est pas à même de dire quelles mesures législatives ont été prises sur ce sujet par l'état de New-York.

D'après cette réponse du ministère de la Justice, j'ai pensé qu'il ne croit pas que les Canadiens aient en ce moment le droit de se servir des canaux de l'état de New-York aux mêmes conditions que les habitants des Etats-Unis, et jusqu'à tout récemment, c'était ma propre façon de voir.

Si je soulève cette question aujourd'hui c'est parce qu'il existe dans cette région du Canada, depuis un grand nombre d'années, une croyance que les Etats-Unis ne nous accordent pas toute justice, en conformité des termes du traité de Washington relatifs aux canaux de l'état de New-York. On a cru pendant longtemps que nous n'avions pas le droit d'envoyer d'ici à New-York un

navire enregistré au Canada. Je me souviens qu'il y a des années, quand j'ai débuté dans les affaires, tout le monde disait que nous ne pouvions pas envoyer directement à New-York un navire enregistré au Canada et j'ai toujours pensé ainsi depuis lors. Mais depuis quelques mois j'ai parlé à ce sujet au consul général d'Amérique qui demeure à Ottawa, M. J. G. Foster, et il m'a assuré que nous étions dans l'erreur et qu'un navire enregistré au Canada pouvait parfaitement aller jusqu'à New-York. J'ai sous les yeux une lettre écrite par M. Denis Murphy, d'Ottawa, une personne qui s'est occupée de transport toute sa vie; la lettre est adressée au consul général des Etats-Unis, en date du 1er mars 1909 :

Cher monsieur,—Relativement à notre conversation de vendredi dernier, j'ai le plaisir de vous donner le renseignement que je possède au sujet de l'arrêt des chalands canadiens au canal Champlain.

Dans le courant de l'année 1870 ou 1871, l'ancienne maison J. W. McRae et Cie a construit six petits chalands appelés A, B, C, D, E et F, dans l'intention de les faire circuler jusqu'à New-York pour transporter du bois et de les faire revenir chargés de charbon. Au premier voyage, ils furent arrêtés à Whitehall et après une volumineuse correspondance et un grand retard pour les chalands, on leur permit de passer à condition qu'à l'avenir ils ne pourraient pas aller plus loin que Whitehall. Ces chalands furent chargés de charbon à New-York, et revinrent à Ottawa où on les employa à faire le commerce du Canada.

A cette époque les expéditeurs d'ici reconnurent que ce type de chalands était trop petit pour le service et ils en construisirent de plus grands. Les nouveaux chalands furent trop grands pour passer par le canal Champlain, de sorte qu'il n'y eut plus de tentatives de ce genre. Je dois ajouter que ce fut la seule fois que j'ai entendu dire que des navires canadiens avaient été arrêtés dans un canal américain.

Espérant que ce renseignement vous donnera satisfaction, je suis votre devoué,

D. MURPHY.

Je pense que si l'on a cru pendant si longtemps que les navires canadiens ne pouvaient pas utiliser les canaux de l'état de New-York, aux mêmes conditions que les habitants des Etats-Unis, c'est à cause de cet incident qui remonte à l'année 1870. Je n'ai pas pu trouver un cas dans ces dernières années où un navire canadien ait été empêché d'utiliser les canaux de New-York. Le consul général des Etats-Unis, déclare dans une lettre que j'ai reçue de lui il y a quelques jours :

La constitution actuelle de l'Etat de New-York, a été adoptée le 6 nov. 1894 et elle est entrée en vigueur le 1er janvier 1895. Depuis l'adoption de cette constitution je crois que les canaux sont absolument ouverts aux navires de toutes les nations.

J'ai reçu l'avis d'une personne de New-York qui connaît les lois de cet état et elle

m'a dit qu'elle n'avait pu trouver aucune disposition, aucune loi ou aucun acte de la législature qui fasse d'exception pour les navires canadiens, relativement à l'usage gratuit des canaux de l'état. C'est sa déclaration très positive. Il semble que d'après la constitution de l'état de New-York qui a été mise en vigueur en 1895, l'article 97 dispose:

A l'avenir, aucun droit de péage ne sera prélevé sur les personnes ou marchandises transportées par les canaux, mais tous les bateaux naviguant dans les canaux et les propriétaires et capitaines seront soumis aux lois et règlements qui ont été ou pourront par la suite être promulgués pour la navigation dans ces canaux.

Cet article de la constitution semble être parfaitement clair et il suprime tous les péages pour les personnes ou les marchandises transportées par ces canaux. Il paraît évident que, au moins depuis l'adoption de la constitution de 1895, les canaux de l'état de New-York sont ouverts à tout le monde, y compris les Canadiens. La constitution de l'état a confié la gestion des canaux, leur surveillance, leur exploitation, leur entretien et leurs réparations au directeur des travaux publics de l'état de New-York.

M. R. L. BORDEN: Tous les canaux dont il s'agit sont-ils la propriété de l'état ou quelques-uns appartiennent-ils à des particuliers?

M. PERLEY: Tous ces canaux sont la propriété de l'état. L'article 100 de la constitution de l'état de New-York déclare ce qui suit:

La législature ne vendra ni ne louera ou disposera de quelque façon du canal Erié, du canal Oswego, du canal Champlain, des canaux de Cayuga et de Seneca ou du canal de la rivière Noire, mais ils resteront pour toujours la propriété de l'Etat et seront gérés par lui.

M. BRODER: Il existe aussi quelques canaux appartenant à des particuliers.

M. PERLEY: Cela se peut. Je ne parle que de ceux qui appartiennent à l'état.

Je dois dire que je n'ai pas l'intention d'adresser un blâme au Gouvernement à ce propos, je ne demande pas une réponse, je veux simplement faire remarquer ce que je crois être la véritable situation qui existe aujourd'hui. J'ai pensé pendant trente cinq ans que nous ne pouvions pas envoyer un bateau canadien jusqu'à New York, et évidemment le ministre de la Justice pense qu'il en est encore ainsi actuellement, puisque dans sa réponse du 24 février il a dit en parlant des efforts faits par les Etats-Unis:

Le Gouvernement ne saurait dire que ces instances ont été suivies de résultats pratiques.

C'est-à-dire auprès de l'état de New-York pour qu'il nous permette de nous servir de ses canaux. Comme le directeur des travaux publics de l'état de New-York a cette question dans ses attributions et doit être au courant de tous les faits qui s'y rattachent, je lui ai écrit le mois dernier, et voici sa réponse:

ETAT DE NEW-YORK.

Directeur des Travaux publics, Albany,
16 février 1910.

Sujet: Distinction relative aux bateaux.

Monsieur George H. Perley,
Chambre des communes,
Ottawa, Canada.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre du 9 courant, adressée au directeur des Travaux publics, j'ai l'honneur de vous dire qu'il n'y a jamais eu de distinction faite, soit par les règlements de l'administration des canaux, soit par la loi, au sujet des bateaux appartenant à des Canadiens, et qu'il n'en existe pas actuellement.

L'article 172 du chapitre 13, des lois de 1909, connu sous le nom de "Loi des canaux", prescrit des règles pour l'enregistrement des navires qui circulent sur les canaux. Cet article, après avoir déclaré que le propriétaire des bateaux naviguant sur les canaux, devra remettre au fonctionnaire officiellement désigné un certificat d'enregistrement avec le nom du propriétaire, son lieu de résidence, le nom du bateau et son point d'attache, déclare que ce certificat sera signé par le propriétaire, s'il est habitant de l'état ou, dans le cas contraire, par le capitaine du bateau comme étant le propriétaire.

Votre très dévoué,
WINSLOW M. MEAD,
Sous-directeur des Travaux publics.

Si je soulève cette question, c'est que je crois juste de rendre publiques cette preuve et cette correspondance, parce que j'estime que si chacun, dans cette partie du Canada, a cru pendant longtemps que l'état de New-York ne permettait pas aux navires canadiens d'utiliser les canaux de New-York, c'était là une opinion erronée que nous devrions faire disparaître de l'esprit du public. Puisque j'ai lu cette correspondance et cette preuve, particulièrement la lettre du sous-directeur des travaux publics, à moins qu'il n'y ait quelque autre preuve que j'ignore, il me semble que l'état de New-York nous permet absolument de nous servir de ses canaux aux mêmes conditions que les habitants des Etats-Unis, si nous désirons nous en servir. Si le ministre de la Justice trouve autre chose à dire et si son département pense que nous n'avons pas le droit d'utiliser ces canaux, je voudrais qu'il en informe la Chambre.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Si je dis quelque chose à propos de cette question, ce n'est pas parce que je crois que je peux renseigner l'honorable député ou cette Chambre sur le point très important qui a été soulevé. Je ne doute pas que l'honorable député qui est un homme d'affaires averti et renseigné en sait, grâce aux informations qu'il a recueillies, plus long que moi et probablement plus qu'aucun avocat canadien, et je ne pense pas que je puisse rien ajouter à ses connaissances par ce que je pourrais dire.

Je dois expliquer que si j'ai répondu à la question que mon honorable ami avait posée il y a quelques jours, ce fut simplement par accident. Quelqu'un devait donner la réponse et le premier ministre m'a demandé de le faire. Le sujet ne dépend nullement de la législation canadienne, ce n'est pas une question qui relève de l'interprétation d'un loi canadienne ou de règlements canadiens. Autant que je puis le savoir, autant que je l'ai jamais entendu dire, il n'existe entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne aucun traité qui puisse règler cette question, à l'exception du traité de Washington, et en donnant, l'autre jour, la réponse à la question posée, j'ai simplement fait allusion à ce traité et exposé le résumé de ces dispositions relatives à cette question. J'admets que le seul moyen de résoudre d'une façon pratique cette question, ce serait par la voie d'explisations diplomatiques avec le gouvernement des Etats-Unis, et par l'intermédiaire du gouvernement américain avec le gouvernement de l'état de New-York.

Peut-être aussi pourrait-on s'adresser aux tribunaux de cet état si le droit pour les navires canadiens d'utiliser les canaux était nié ou refusé. C'est nécessairement une question à laquelle une personne compétente pourrait donner un avis de quelque valeur si elle était parfaitement au courant des lois de l'état de New-York sur la question; par exemple un avocat américain pourrait donner une opinion qui aurait de la valeur relativement à la législation de cet état et aux règlements qui permettent de se servir des canaux. Je pense qu'il n'y a personne au Canada qui serait assez compétent pour donner une semblable consultation. Je dirai simplement que j'examinerai avec un grand intérêt ce que mon honorable ami a dit à ce sujet, dès que ses paroles auront parus dans le hansard et s'il est possible de faire quelque chose pour arriver au but qu'il désire sans doute, soit par correspondance, soit par voie diplomatique ou autrement, je serai très heureux, ainsi que tous les autres membres du Gouvernement de contribuer à faciliter à l'honorable député la tâche qu'il a en vue.

M. BRODER: Sur la question de fait, je crois que depuis quarante ans aucun navire canadien n'a eu la permission de circuler sur ces canaux. Quand le traité de Washington fut signé en 1871 le gouverne-

ment fédéral des Etats-Unis recommanda à l'état de New-York d'accorder cette permission aux Canadiens, mais il ne réussit pas, de sorte que nous sommes absolument dans la situation où nous étions avant de faire un traité. Dans l'état de New-York, il y en a également qui sont la propriété de particuliers et si le gouvernement de l'état avait accédé au désir du gouvernement fédéral lors de la conclusion de ce traité, il aurait encore acquis la gestion des canaux appartenant aux particuliers. Je crois donc que depuis quarante ans les navires canadiens n'ont pas circulé dans ces canaux. Que pourriez-vous faire maintenant? Les autorités fédérales ne peuvent pas obliger l'état de New-York à accorder l'usage de ces canaux, tout ce qu'elles peuvent faire d'inviter c'est l'état à l'accorder, et il en sera exactement comme il en a été auparavant. C'est une situation très curieuse, mais si vous examinez les articles du traité de Washington, vous verrez que tout ce qu'ils accordent c'est simplement une promesse de faire comprendre au gouvernement de l'état de New-York qu'il serait sage de nous accorder l'usage de ces canaux, et l'état a refusé de le faire.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je crois que mon honorable ami (M. Broder) a raison de dire qu'en conformité du traité de Washington, les autorités des Etats-Unis se sont engagées à recommander à l'état de New-York d'accorder aux citoyens canadiens l'usage de ses canaux de même que par ce même traité, l'usage des canaux du Saint-Laurent avait été accordé aux citoyens américains. Il y a longtemps que je n'ai pas examiné cette question, mais je me souviens parfaitement de ce qui eut lieu dans cette Chambre quand mon honorable ami de Lanark (M. John Haggart) et moi-même étions alors de jeunes députés, et je crois que l'on prétendit au cours de la discussion que l'état de New-York avait réellement adopté une loi pour accorder aux Canadiens l'usage de ses canaux, mais que par des règlements postérieurs qui s'appliquaient aux canaux, le but auquel tendait la législation avait en réalité disparu. Il y avait une distinction défavorable aux Canadiens et si la législature de l'état de New-York a accordé l'usage des canaux cette faveur avait été annulée par des règlements subséquents. Je dois dire pourtant que mes souvenirs sont assez vagues sur ce sujet, mais j'ai envoyé chercher des documents à la bibliothèque et je crois que je serai en état dans quelques jours de donner une réponse satisfaisante.

M. R. L. BORDEN: Cela a pu se produire par suite de quelque droit de péage, mais il semblerait, d'après la lettre officielle qui a été envoyée à l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) par le sous-directeur des Travaux publics de l'état de New-York que tous les péages ont été supprimés; qu'il n'en existe plus du tout maintenant et que les canaux sont ouverts aux citoyens du Canada, comme ils le sont aux citoyens des Etats-Unis. Il serait très à désirer que la question soit réglés officiellement, car il semble qu'elle a été assez bien expliquée dans les documents reçus par l'honorable député (M. Perley) auquel on doit des remerciements pour s'être occupé d'élucider cette difficulté. Le fonctionnaire qui a la direction de ces canaux l'a informé dans les termes les plus précis que les canaux de l'état de New-York sont ouverts aux citoyens du Canada comme ils le sont à ceux des Etats-Unis. Il est vrai qu'une croyance contraire a longtemps prévalu, mais je pense que pendant trente-cinq ans, alors que nous désirions utiliser ces canaux, si nous n'avons pas pu le faire, c'est par suite de la distinction injuste qui existait réellement et comme nous avons cessé de penser à en faire usage nous avons ignoré qu'il existait des règlements différents et personne n'a essayé d'en faire usage durant les années dernières. C'est pour ce motif que la véritable situation n'a pas été connue du public. Je puis me tromper complètement sur ce point, mais si nous pouvons nous fier aux assurances officielles, il est parfaitement clair que les citoyens du Canada peuvent utiliser ces canaux.

L'hon. M. HAGGART: Je me souviens parfaitement de l'affaire et le très honorable premier ministre et l'honorable député (M. Broder) ont raison. Le traité de Washington nous a donné le droit de nous servir des canaux appartenant aux Etats-Unis et le gouvernement des Etats-Unis nous a promis qu'il emploierait son influence pour que l'état nous donne l'usage de ses canaux aux mêmes conditions que les canaux fédéraux. Il y eut un échange de correspondance entre le gouvernement canadien et celui des Etats-Unis au sujet du canal du Sault-Sainte-Marie qui appartenait à l'époque à l'état du Michigan, et je crois que l'état nous avait refusé de nous servir de ce canal aux mêmes conditions que les citoyens des Etats-Unis. Cette difficulté fut réglée quand le gouvernement des Etats-Unis devint propriétaire du canal du Sault-Sainte-Marie qui dépendit ensuite de l'administration fédérale. Pourtant, je ne crois pas que le gouvernement des Etats-Unis fit une autre tentative que celle relative au canal du Sault-Sainte-Marie, le seul canal possédé alors par un état et qui pouvait nous intéresser, en dehors du réseau des canaux de New-York par lesquels on expédiait du bois d'Ottawa à New-York. Après les tentatives faites par M. Murphy et ses amis McRae et compa-

gnie pour envoyer leurs chalands à New-York, aucun autre effort ne fut tenté pour obtenir de se servir des canaux de New-York.

INTERPELLATION SUR LE REGLEMENT DES INDEMNITES ACCORDEES AUX INONDES DE LA TRENT.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): Le 17 février dernier, j'ai reçu du ministre des Chemins de fer un renseignement relatif aux terres qui avaient subi des inondations occasionnées par le réseau des canaux de la Trent et particulièrement en ce qui concerne le paiement d'indemnité dans le village de Hastings. J'ai demandé au ministre des renseignements relatifs à des paiements faits à certaines personnes pour savoir qui avait été choisi comme estimateur par le Gouvernement. Le ministre m'a désigné James Dickson. J'ai aussi demandé qui était l'avocat du Gouvernement et ce qu'il avait reçu pour chaque cause. La réponse a été:

L. F. Clarry. Rien n'a encore été payé, mais les comptes ont été acceptés par le ministre de la Justice et ils seront payés aussitôt que l'argent sera disponible le 1er avril 1910.

Je puis citer l'état n° 83 déposé le 15 mars 1909 contenant "un état des sommes payées aux propriétaires pour les dommages causés par la retenue des eaux de la rivière Otonabee, entre Hastings et Peterborough". Le montant de ces paiements s'est élevé à $24,000. Les sommes payées jusqu'ici par le Gouvernement sont considérables, et si mes informations sont exactes, la manière dont elles sont payées n'est pas dans l'intérêt du public. En d'autres termes, il y a lieu de croire que l'intermédiaire employé par le Gouvernement remplit aussi quelquefois et même souvent le même office envers les personnes intéressées à recevoir des indemnités et qu'il est payé d'après le montant obtenu du Trésor public, ce qui n'est pas un excellent moyen de le stimuler et de l'engager à obtenir le meilleur règlement dans l'intérêt de l'Etat.

Dans l'état qui a été déposé, les noms sont donnés et dans chaque cas, non seulement celui du propriétaire est mentionné mais aussi celui de l'avocat à qui le chèque est ordonnancé. Les personnes au nom de qui le chèque est fait, ne sont pas les propriétaires du terrain seulement, mais bien les propriétaires et l'intermédiaire du Gouvernement, c'est-à-dire l'avocat du Gouvernement. Et quand je vous aurai dit, monsieur l'Orateur—en m'appuyant sur certains documents dont je parlerai dans un instant—que non seulement l'avocat est payé par le Gouvernement mais qu'il touche aussi une commission du propriétaire, vous pourrez comprendre comment il se fait que le chèque n'est pas payable seulement au propriétaire mais à l'avocat et au propriétaire réunis. Je n'accuserai pas deux des messieurs dont les noms sont indiqués dans l'état, parce que je n'ai aucune preuve à leur sujet et je ne dirai pas leurs noms, mais je citerai celui de M. L. F. Clarry, dont j'aurai l'occasion de parler et dont le nom paraît dans ces lettres ainsi que dans l'état déposé l'an dernier.

J'ai déjà rapporté ce que le Gouvernement, dans sa réponse, dit de M. Clarry: que M. Dickson est l'estimateur et que M. Clarry est l'avocat du Gouvernement, que ses mémoires de frais ont été acceptés et qu'il sera payé vers le 1er avril. Je pourrais ajouter que M. Clarry est un candidat libéral battu aux dernières élections d'Ontario, et comme dernier renseignement, afin que le Gouvernement ne perde pas de temps à régler cette affaire, si c'est possible, je dirai que la rumeur veut que M. Clarry ait cédé son étude et se prépare à aller habiter ailleurs très prochainement.

Je donnerai lecture de certains documents pour expliquer à la Chambre par quels moyens M. Clarry protège l'intérêt public, pour le compte de l'Etat. Voici la copie d'une lettre dont je possède aussi l'original, dans laquelle sont exposées les méthodes employées par M. Clarry pour se faire des clients et défendre les intérêts du public. Voici un échantillon des lettres qu'il adressait:

Hastings (Ont.), 9 février 1909.

Monsieur Graham, Westwood (Ont.)

Cher monsieur,—Vous trouverez ci-inclus une formule de procuration que vous aurez l'obligeance de faire remplir et signer par votre frère, en votre présence. Veuillez, ensuite, la faire parvenir à M. Dickson. . .

C'est l'évaluateur.

. . . et je transmettrai la réclamation de votre frère à Ottawa, sans retard. Je suis heureux de vous annoncer que je réussis à régler très avantageusement toutes les réclamations qui me sont confiées et j'espère que votre frère aura lieu d'être satisfait. Dites-lui de réclamer des dommages sur 12 ou 15 acres, et d'indiquer jusqu'où l'eau s'étend au printemps. Qu'il s'entende avec M. Dickson et je serai parfaitement satisfait.

Votre, etc.,
(Signé): L. F. CLARRY.

C'est le représentant du Gouvernement qui agit ainsi. La procuration est ainsi conçue:

Je du township d'Asphodel, dans le comté de Peterborough, cultivateur, autorise par la présente M. L. F. Clarry, avocat, de Hastings (Ont.), à présenter en mon nom une réclamation au Gouvernement pour dommages causés à mes terres, dans le township d'Asphodel, par les débordements du lac Rice, et je m'engage à payer au dit L. F. Clarry une commission de 20 p. 100, sur toute somme qui me sera accordée comme indemnité pour ses frais et honoraires.

M. GEORGE TAYLOR: La commission d'usage.

M. LENNOX : La formule contient encore:

Si aucune indemnité ne m'est accordée, je n'aurai rien à payer.
Ce 9 janvier 1909.

Il ne faut pas un grand effort d'imagination pour comprendre que M. Clarry déploiera un zèle raisonnable en faveur des réclamants et qu'il s'efforcera d'obtenir une aussi forte commission que possible, vu qu'il ne doit être rétribué qu'autant qu'il y aura indemnité, et en proportion du chiffre de cette indemnité.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle est la date de cette lettre?

M. LENNOX: La procuration porte la date du 9 janvier 1909, et la lettre celle du 9 février 1909. La procuration est en parfaite concordance avec la lettre: "Dites-lui de réclamer des dommages sur 12 ou 15 acres."

M. CROTHERS: Qui est ce Dickson?

M. LENNOX: M. Clarry dit aussi dans sa lettre: "Qu'il s'entende avec M. Dickson et je serai parfaitement satisfait."

M. CROTHERS: Qui est ce Dickson?

M. LENNOX: C'est l'évaluateur employé par le Gouvernement. Ainsi, l'avocat et l'évaluateur agissent de concert, et on me dit de plus que bien que ces MM. Graham ne se soient jamais adressés à l'évaluateur, n'avaient jamais laissé entendre qu'ils eussent des réclamations contre le Gouvernement, il reçoivent de l'avocat du Gouvernement, cette lettre qui leur est remise par l'évaluateur du Gouvernement, en personne.

M. SPROULE: Une jolie manière de préparer des réclamations.

M. LENNOX: Il n'est pas étonnant, après cela, que l'on dise dans le voisinage, que des indemnités ont été payées à des gens qui n'avaient aucune réclamation et qui n'auraient dû rien recevoir. Le fait que je rapporte n'est pas un cas isolé. Il y a dans cette région des cultivateurs qui ont des réclamations bien fondées et qui n'ont pas été payées.

M. Humphreys dont je citerai la déclaration, est un riche cultivateur habitant à quelque distance du village d'Hasting, un homme considéré, âgé de 69 ans et qui a été toute sa vie un bon libéral. Il m'affirme que M. Clarry lui a demandé 15 p. c., sur sa réclamation, en ajoutant que s'il ne s'adressait pas à lui et ne lui payait pas 15 p. c., il ne serait pas payé.

J'ignore si cela est fondé ou non, je ne puis pas dire si le paiement de sa réclamation dépendait de l'intervention de M. Clarry, mais je sais qu'il y a un an M. Humphreys est venu à Ottawa et mit le département au courant de la situation, que le département promit d'y voir, que rien n'a encore été fait que la réclamation de M. Humphreys n'est pas payée et que ce dernier est d'opinion qu'il faudrait une enquête sur toute l'affaire.

Avec un avocat du Gouvernement aussi zélé, avec un évaluateur agissant de concert avec cet avocat pour régler les réclamations, avec un avocat dont les honoraires sont déterminés par le chiffre des indemnités accordées, il n'est pas surprenant que le Gouvernement ait payé des réclamations qui n'auraient jamais dû l'être.

Je n'avais jamais vu M. Humphreys avant d'apprendre qu'il desirait une enquête sur cette affaire et je sais personnellement que le Gouvernement n'aura aucune hésitation à s'en rapporter à sa parole; c'est pourquoi je demande à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux d'instituer une enquête devant le comité des comptes publics et de faire comparaître MM. Humphreys, Clarry et Dickson. Il n'y a pas de raison pour que ce soit toujours l'opposition qui prenne l'initiative de ces enquêtes.

Je demande au Gouvernement de prendre lui-même l'initiative, afin que les obstructeurs ordinaires ne se mettent pas en travers, pour empêcher la vérité d'être connue.

Voici la déclaration de M. Humphreys:

Comté de Northumberland.
Savoir:

Dans l'affaire des terres du township d'Asphodel, dans le comté de Peterborough, qu'on prétend avoir été inondées par suite du barrage de la rivière Trent, à Hasting.

Je, Henry Humphries, du township d'Asphodel, dans le comté de Peterborough, franc tenancier, déclare solennellement;

1. Je suis âgé de 69 ans ou environ, et j'ai toujours résidé dans ledit township d'Asphodel.

1. Depuis le temps où je fréquentais l'école, je suis très au courant de tout ce qui se rapporte à la rivière Trent, là où elle traverse le village d'Hasting, et sur une distance de plusieurs milles, dans la direction de l'ouest, ainsi que de tout ce qui se rapporte à la rivière ou cours d'eau appelé Ouse qui se déverse dans la Trent, à l'embouchure, jusqu'à la terre de G. A. L. Humphries, ci-après mentionné, et même au delà.

3. Je suis informé et je crois que le gouvernement du Canada a payé aux personnes ci-dessous les sommes ci-après mentionnées, pour des terres qu'on prétend avoir été inondées ou submergées par suite du barrage maintenu par le Gouvernement sur la rivière Trent, audit village d'Hasting, savoir: John Sayent, pour 60 acres, $600; G. A. L. Humphries, pour 50 acres, $550; C. M. Birdsall, pour .. acres, $550; Charles Faux ou Fox, pour 80 acres, $720; M. Breckonbridge, $380; James Warner, 30 acres, $330; John Breckonridge, fils, pour 6 acres, $60; et Thomas Davidson, pour 5 acres, $45.

4. Aucune des personnes ci-dessus mentionnées n'a eu de terrains inondés ou submergés, par suite du barrage à Hasting et je suis d'opinion que rien ne justifie le paiement des sommes susdites.

5. De toutes les terres ci-dessus mentionnées celle de G. A. L. Humphries est la plus en aval.

Permettez-moi de faire observer que les frères Graham refusèrent d'avoir affaire à M. Clarry, mais ils produisirent leurs réclamations par l'entremise d'un représentant du Gouvernement, employé sur le canal. Bien que James Warner, dont la terre est plus en amont, et G. et L. Humphreys, leur voisin, aient été payés, les Graham n'ont rien obtenu, ce qui semblerait corroborer la prétention de ceux qui disent que ceux-là seuls qui s'adressaient à M. Clarry étaient payés. La déclaration de M. Humphreys continue ainsi:

6. Le cours d'eau appelé Ouse, sur lesdites terres, ou dans le voisinage, passe en grande partie à travers des terrains boisés et toute inondation temporaire qui se produit au printemps est occasionnée uniquement par les conditions locales le long dudit cours d'eau obstrué par des arbres renversés, des broussailles, des débris de toute sorte, par la neige, la glace, etc., et ne dépend pas du tout de la condition de la rivière Trent.

7. Le débordement de l'Ouse et l'inondation desdites terres ne se produisent que pendant la fonte des neiges et durent peu de temps; elles ont toujours existé et ont toujours disparu longtemps avant que le niveau de l'eau ait baissé sur la rivière Trent, et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même valeur et le même effet que si elle était faite sous serment ,en conformité des dispositions de la loi sur la preuve.

Déclaré solennellement devant moi, le 20e jour de février 1910 au village d'Hasting, dans le comté de Northumberland.

HENRY HUMPHRIES.

H. W. FOULDS,
Commissaire.

J'ai aussi la déclaration d'un autre cultivateur de l'endroit qui affirme avoir coupé du bois vert, sur ces terrains, et là où il y a de grands arbres verts, c'est une preuve irréfutable qu'il n'y a pas d'autre inondation qu'une crue temporaire, comme il s'en produit au printemps.

Voyons quelle est la situation. Cette vallée de l'Ouse, est en grande partie boisée et dans toutes les circonstances semblables il y a toujours plus ou moins d'inondation au printemps. M. Humphries déclare qu'il connait la localité depuis son enfance et que ces inondations se sont toujours produites indépendamment de tout barrage construit sur la rivière, et cessent longtemps avant que les crues de la Trent aient disparu.

Pour savoir ce qui a induit le Gouvernement à régler ces réclamations, et s'il a pris les moyens de s'assurer si ces réclamants avaient droit à des dédommagements, ce qu'il y aurait de mieux à faire serait de se procurer un rapport relatif au niveau respectif des terrains et de la crue des eaux. dans la région au-dessus de l'embouchure de l'Ouse.

Il est difficile de supposer que ces réclamations ont été payées sans que le Gouvernement ait ordonné un travail de ce genre. Cependant, si j'interprète bien le sens d'un télégramme dont le ministre m'a communiqué une copie l'autre jour, on n'a jamais fait de levé indiquant les niveaux des terrains. On m'a fait savoir que ce levé coûterait entre cinq ou six cents dollars. J'ai répondu que je n'insistais plus pour l'exécution de ce travail.

Puisque ce travail n'a pas été fait, je ne tiens pas à augmenter le chiffre des dépenses que le pays a déjà eu à supporter. Je me suis renseigné auprès du ministre et j'ai appris que les chèques, dans les cas que je viens de mentionner, ainsi que dans les cas mentionnés dans la réponse du 17 février, étaient faits payables à l'ordre des propriétaires et de M. Clarry conjointement.

M. Humphries qui prétend exprimer l'opinion d'un grand nombre de ses voisins, déclare énergiquement que le Gouvernement ne devrait pas chercher à régler ces réclamations à la cachette, mais devrait charger deux ou trois personnes d'étudier toute la question et de la régler ouvertement et régulièrement.

J'espère qu'avant de faire de nouveaux paiements le ministre soumettra lui-même l'affaire au comité des comptes publics et fera interroger M. Clarry, M. Dickson et tous ceux qui ont agi au nom du Gouvernement.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Si je comprends bien, l'honorable député s'en prend surtout à un de ses confrères du barreau pour la part qu'il a prise dans le règlement de quelques-unes de ces réclamations. C'est la première nouvelle que j'ai de l'intervention de M. Clarry dans cette affaire. Mon honorable ami doit savoir que chaque fois qu'il s'agit de réclamations, ceux qui n'obtiennent pas tout ce qu'ils demandent s'imaginent que les autres reçoivent plus qu'ils ne devraient recevoir. Ils sont naturellement portés à se dire que les autres obtiennent trop et eux, pas assez. Je crains que ce ne soit là le fond de toute l'affaire. Le département n'a rien à redouter. L'honorable député a été jusqu'à dire que les règlements ont été faits à la cachette, mais cette accusation ne repose sur rien.

Il prétend que le Gouvernement aurait dû charger des ingénieurs de faire un levé des niveaux avant de payer les réclamations et toute son argumentation est basée sur les dires d'un homme qui avance n'avoir jamais relevé un seul niveau. Quelle est la méthode suivie par le département?

Une méthode simple et pratique. Un homme hautement recommandé comme M. Dickson fut chargé d'évaluer les dommages, et reçut des instructions en conséquence. Voici un extrait de ces instructions:

L'arpenteur devra d'abord déterminer la superficie de la propriété réellement submergée, et deuxièmement, la superficie endommagée par suite de l'élévation du niveau de l'eau. Les réclamations concernant des terrains à plus de trois pieds au-dessus du niveau de l'eau ne peuvent pas être acceptées.

L'estimateur devra offrir un prix raisonnable, en tenant compte des conditions spéciales à chaque cas et il devra connaître la valeur moyenne du terrain dans le voisinage immédiat de la propriété endommagée, cette méthode étant celle invariablement suivie par le commissaire Aylesworth. Il va sans dire qu'il ne sera pas nécessaire de faire dans chaque cas un mesurage, et un levé par un arpenteur peut toujours dire approximativement l'étendue et l'élévation d'un terrain.

M. Dickson est un arpenteur, bien que l'honorable député ait cherché à faire entendre que s'était un individu quelconque qui, au lieu de faire une juste évaluation, se serait laissé guider par ses tendances politiques. C'est muni des instructions que je viens de lire qu'il est allé faire son évaluation.

Je crois comprendre que M. Henry Humphries, un vieux citoyen très respectable, et M. Dickson, n'ont pas pu s'entendre. On me dit que M. Humphries avait demandé à M. Dickson d'évaluer certaines propriétés qui ne lui appartenaient pas. L'honorable député de Simcoe (M. Lennox) doit comprendre en quoi cela pouvait modifier l'évaluation. Plus tard, M. Humphries se plaignit de cette évaluation, et un autre arpenteur fut chargé d'évaluer les mêmes propriétés, pour qu'aucune injustice ne fût commise, ni au détriment des intéressés, ni au détriment de l'Etat.

J'ai ici l'évaluation de la plupart de ces propriétés dans les divers townships, faite par M. Fitzgerald, et presque toujours, son évaluation est plus élevée que celle de M. Dickson, ce qui démontre que ce dernier s'est montré très modéré. M. Fitzgerald ignorait la valeur que M. Dickson avait attribuée à ces propriétés. Nous n'avons pas tenu compte de l'évaluation de M. Fitzgerald, et les réclamations ont été réglées, d'après l'évaluation de M. Dickson. En règle générale, les membres du Parlement me reprochent de ne pas payer assez cher, mais mon honorable ami prétend que j'ai trop accordé.

M. LENNOX: J'ignore si le ministre a payé trop ou pas assez, mais je dis que dans les cas que j'ai mentionnés, il aurait dû ne rien payer, puisque les niveaux n'avaient pas été établis et que les terres n'étaient pas inondées.

L'hon. M. GRAHAM: Dans ce cas, nous avons dû payer trop cher. Mais ce n'est pas ce qui a eu lieu. J'ai expliqué que ces évaluations peuvent être faites sans arpentage. Il n'est pas nécessaire d'être arpenteur pour établir le niveau d'une propriété et avoir une idée de la superficie du terrain inondé. Mais pour la meilleure protection du public, nous avons nommé un arpenteur, puis un deuxième, et dans chaque cas l'évaluation du deuxième a été plus élevée que celle du premier.

Tout homme raisonnable admettra que c'était une sage précaution et je ne voudrais pas prendre la responsabilité de porter des accusations contre deux membres de l'association des arpenteurs, uniquement parce qu'un des réclamants n'a pas obtenu du Gouvernement tout ce qu'il demandait, et attribuer son insuccès à l'intervention de M. Clarry, car je crois comprendre que c'est là son principal grief.

Or, le système que nous avons suivi est celui qui est en vigueur depuis des années et des années comme peuvent en témoigner l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) et tous ceux auxquels le fonctionnement du département de la Justice est familier. Les évaluations sont envoyées au département des Chemins de fer et des Canaux, mais nous ne payons jamais une réclamation, avant que le département de la Justice en ait autorisé le règlement. Ce dernier examine les titres pour s'assurer que le terrain appartient au réclamant.

Pour cela il retient les services d'un avocat de la localité. M. Clarry était l'agent du département de la Justice, et non celui du département des Chemins de fer, ce que l'honorable député s'est bien donné garde d'expliquer. Quand nous recevons l'évaluation d'un terrain nous la transmettons au département de la Justice qui examine les titres et voit à ce que les paiements soient faits à qui de droit. Je suis informé par le département de la Justice que c'est la règle des grands bureaux d'avocats de faire les chèques payables aux deux parties, ayant une nombreuse clientèle. C'est-à-dire qu'une étude d'avocats à Toronto, qui emploie un agent dans une cause absolument semblable à celles-ci, fait invariablement le chèque payable à l'agent et au client.

M. CARVEL: C'est la même chose pour les compagnies d'assurance, dans un cas d'hypothèque.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, je crois que c'est aussi ce que font les compagnies d'assurances; cela se fait tous les jours, et l'honorable député (M. Lennox) qui est avocat, le sait bien. Cette manière de régler une réclamation ne donne pas prise au soupçon ; c'est une simple question d'affaires, et le Gouvernement n'a jamais agi autrement. Un chèque ainsi fait exige

la signature des deux—l'agent du Gouvernement et la personne à laquelle la somme doit être payée. C'est une précaution que prennent toujours les grandes compagnies agissant par l'intermédiaire de leurs agents, et c'est ce que le département de la Justice fait depuis des années, dans l'intérêt du pays. Quand les deux doivent signer le chèque, il n'est pas possible que l'argent soit payé à un autre qu'à l'ayant-droit.

L'honorable député prétend que M. Clarry agissait comme agent des réclamants. Ceci est une affaire entre eux et M. Clarry. Je n'en ai jamais entendu parler, mais si la chose existe, elle ne devrait pas exister. Je ne doute pas que l'honorable député verra à ce que M. Clarry soit puni par le conseil du barreau, s'il a enfreint l'honneur professionnel.

D'ailleurs, si ce que rapporte l'honorable député est vrai, M. Clarry s'est fait payer secrètement une commission, et il peut être puni en vertu de la nouvelle loi criminelle. Je ne veux pas l'affirmer, mais bien que simple profane, il me semble que le cas tombe sous le coup de cette loi.

Le département ne redoute aucune enquête; il défie les enquêtes sur cette affaire ou toute autre, et n'a aucune objection à ce que l'on sache comment il administre ses affaires.

Puisque le fait m'a été signalé, je verrai ce qu'il y a de vrai dans cette accusation que M. Clarry a agi en une double capacité. Quant aux autres parties de l'affaire, elles sont à l'abri de tout reproche; elles ont été conduites honnêtement et ouvertement.

L'hon. JOHN HAGGART: L'explication donnée par l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux est la réponse la plus extraordinaire que j'aie jamais entendu faire à une accusation comme celle que vient de porter l'honorable député de Simcoe (M. Lennox).

Quels sont les faits? On envoie un agent du Gouvernement évaluer des terrains soi-disant submergés par suite de la construction d'un barrage. Comme l'a expliqué l'honorable ministre, son département, jusqu'à un certain point, n'est pas responsable, parce que, en premier lieu, il ne paie rien sans avoir, au préalable, un rapport du département de la Justice concernant les titres et l'évaluation. Mais dans le cas qui nous occupe, l'agent du département de la Justice s'était fait en même temps l'agent des réclamants contre le gouvernement. De plus, l'appréciateur du gouvernement prête son concours à l'agent du ministère de la Justice en communiquant aux réclamants un document dans lequel l'agent du ministère de la Justice dit: "Abandonnez-moi 20 p. 100 de votre réclamation et je verrai à ce que vous soyez bien traités".

Le ministre prétend qu'il n'y a pas de mal à cela. Il n'y a pas de mal à ce que l'agent du ministère de la Justice se fasse en même temps l'agent de ceux qui réclament des indemnités de la couronne? Il n'y a pas de mal à ce que l'agent du département des Chemins de fer et des Canaux se charge de transmettre lui-même aux réclamants la requête dans laquelle l'agent du ministère de la Justice qui représente aussi le département des Chemins de fer et des Canaux demande à être nommé également l'avocat de ces réclamants?

L'hon. M. GRAHAM: D'après ce que j'ai compris l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) ne dit pas que M. Dickson a sollicité qui que ce soit de retenir les services de M. Clarry.

L'hon. M. HAGGART: Il a transmis une lettre . . .

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député ne voudrait se montrer injuste à mon égard. D'après ce que j'ai compris l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) ne dit pas que M. Dickson lui-même ait demandé à Graham de retenir les services de M. Clarry. Cette accusation serait très grave.

M. LENNOX: J'ai dit que M. Clarry est votre agent, comme vous admettez . . .

L'hon. M. GRAHAM: Non; l'agent du département de la Justice.

M. LENNOX: Faites cette distinction, si vous voulez. Clarry rédige une lettre et une formule de procuration et les fait parvenir à leur adresse par M. Dickson; il dit aux réclamants: "Réglez avec M. Dickson, et tout sera pour le mieux; mais n'oubliez pas de présenter une réclamation bien corsée."

L'hon. M. GRAHAM: D'après ce que j'ai compris, ceci a été dit de M. Dickson et non de M. Clarry.

L'hon. M. HAGGART: Il se charge du document et le remet au réclamant. C'est-à-dire que celui que vous chargez de régler les réclamations porte ce document aux réclamants et fait des arrangements. . .

L'hon. M. GRAHAM: Non.

L'hon. M. HAGGART: C'est ce qui a été dit. Je prends les faits tels qu'ils ont été relatés par l'honorable député de Simcoe-sud.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas ce que j'ai compris. L'accusation serait très grave, mais je n'ai pas compris que l'honorable député de Simcoe reprochait à M. Dickson d'avoir fait des arrangements avec ce réclamant. Il a porté une lettre. S'il était intervenu dans l'arrangement, ce serait très grave. Je ferai une enquête pour savoir ce qui en est. Mais ce n'est pas l'accusation qui a été portée. Dickson a simplement transmis la lettre . . .

L'hon. M. HAGGART: Qu'y avait-il dans cette lettre? L'honorable ministre en a entendu la lecture. Il y était dit que cet avocat conseillait au réclamant de s'entendre avec M. Dickson et de demander une forte somme. M. Dickson savait ce qu'il y avait dans la lettre.

L'hon. M. EMMERSON: Quelle preuve en avez-vous?

L'hon. M. HAGGART: L'affidavit et les lettres dont l'honorable député de Simcoe nous a donné lecture. Or, voilà deux graves accusations. Un fonctionnaire qui se serait conduit ainsi mériterait d'être destitué sur-le-champ ; bien plus, il aurait commis un crime envers la société et devrait être traité comme un criminel.

L'honorable ministre peut m'objecter que l'administration de la justice regarde les autorités provinciales et que nous sommes libres de les mettre en demeure d'agir. S'il ressort quelque chose de cette affaire, c'est qu'il y a eu connivence entre des fonctionnaires du Gouvernement et ces réclamants pour frauder l'Etat, ni plus ni moins. Mais quand on signale la chose au ministre il répond: Instituez une enquête devant le comité des comptes publics; interrogez M. Humphries et ces agents, et si les accusations sont prouvées que les coupables soient punis.

Personne n'accuse le ministre d'avoir été mêlé à cette affaire. C'est probablement la première fois qu'il en entend parler. Il suppose, naturellement, que son département est bien administré, et il s'en rapporte à ce que lui disent ses fonctionnaires.

Mais dans une affaire aussi claire que celle-ci, quand on lui met sous les yeux les documents et l'affidavit d'un des cultivateurs les plus respectables du comté, peu importe qu'il soit conservateur ou libéral, pourvu que ce soit un bon Canadien, et son serment doit être accepté, jusqu'à preuve du contraire—je dis que dans de telles circonstances, il est du devoir du ministre d'agir sans retard. Il est arrivé plus d'une fois que les coupables ont échappé à la justice; dans la présente affaire, si les accusations sont prouvées, les coupables doivent être punis comme ils le méritent.

M. BOYCE: J'avoue avoir été surpris de la réponse du ministre des Chemins de fer aux faits relatés par l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox). Je préfère supposer que le ministre n'a pas saisi la gravité de la situation que croire que, s'en étant parfaitement rendu compte, il est disposé à la traiter légèrement.

Voyons quels sont les faits. Le département charge un estimateur, M. James Dickson, d'évaluer des terrains qui sont supposés avoir été endommagés par l'inondation. D'après ce que je comprends, il n'y a pas de discussion sur la nature de ses fonctions; il était censé agir en qualité de juge.

Il devait d'abord décider, judiciairement, ouvertement, impartialement et régulièrement si certains terrains avaient été inondés; deuxièmement, si une inondation avait eu lieu, quelle somme le gouvernement du Canada devrait payer aux propriétaires des terrains comme indemnité pour les dommages causés. En même temps que cet estimateur, le Gouvernement avait retenu les services d'un avocat du nom de L. F. Clarry, chargé, au dire du ministre, d'examiner les titres et de faire rapport au Gouvernement sur la question des dommages.

L'hon. M. GRAHAM: L'avocat n'avait pas à s'occuper de la question des dommages et n'avait pas de rapport à faire sur ce point. L'estimateur faisait rapport des dommages, et le département, après avoir reçu ces rapports, faisait évaluer les dommages par son arpenteur. Finalement, le tout fut renvoyé au ministère de la Justice en vue d'un règlement.

M. BOYCE: Très bien; supposons que les fonctions de l'avocat se bornassent à examiner les titres et à constater l'étendue des dommages causés aux terrains.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami connaît mieux que moi les fonctions d'un avocat. Son devoir était de compléter le règlement. Le chiffre de l'indemnité était fixé avant son intervention. Son rôle consistait à examiner les titres et à faire parvenir l'indemnité aux réclamants.

M. BOYCE: Dans ce cas, l'avocat faisait nécessairement partie du personnel chargé d'effectuer les règlements. Ses services avaient été retenus dans ce but, et il devait faire son devoir envers le Gouvernement et le public sans crainte, faveur ni espoir de récompense de qui que ce soit, sauf du département de la Justice. Le ministre doit admettre cela. Or, cet avocat censé devoir exécuter les détails d'un règlement effectué par l'estimateur va lui-même trouver les intéressés et les incite à produire des réclamations contre le Gouvernement, leur conseille d'adresser leurs réclamations à l'estimateur et de lui rapporter un mot de ce dernier; et quand, après cela, le ministre des Chemins de fer déclare que c'est une question où le Gouvernement n'est pas concerné, je trouve son attitude pour le moins étrange. Cette déclaration du ministre relègue dans l'ombre une foule de choses extraordinaires qui ont été dites à propos de scandales qui se sont produits sous le régime actuel.

L'hon. M. GRAHAM: Le reproche serait mérité si j'avais fait cette déclaration, mais je ne l'ai pas faite.

M. BOYCE: Le ministre de la Justice a prétendu que c'était une affaire privée. Cet homme a certainement volé le Gouver-

nement. On lui a confié une tâche qui lui permettait de voler le public, de s'engraisser au dépens du public, et quand on signale sa conduite à l'attention du ministre, celui-ci répond: Laissez-le faire. Il n'y a pas d'autres interprétation à donner à l'explication du ministre. Je ne veux pas être injuste envers le ministre, mais ses explications n'ont pas d'autre sens—laissez-le faire, s'il a mal agi, que son accusateur, qui est lui-même avocat, le traduise devant le barreau et lui fasse enlever sa toge. C'est précisément l'attitude que prend le ministre des Chemins de fer.

Il avoue que l'affaire serait grave si l'on pouvait prouver qu'il y a eu connivence ou conspiration entre l'estimateur et l'avocat. Or, si je comprends bien les faits, le résultat de la manière d'opérer de ces deux fonctionnaires a été exactement celui qu'on devait attendre. Pas plus que moi, le ministre ne peut se soustraire à la conclusion qui se dégage nécessairement de la lettre écrite par l'agent du département de la Justice et transmise aux réclamants par l'estimateur du département. Quant un homme choisi comme avocat pour le règlement de ces réclamations écrit aux réclamants et leur adresse une formule de procuration, j'en conclus que cette manière d'agir est le résultat d'une conspiration et d'une entente entre l'avocat et l'estimateur dont le nom est mentionné dans cette lettre. Permettez-moi d'en donner lecture de nouveau au ministre, car je suppose qu'un point important lui a échappé:

Monsieur Graham, Westwood (Ont.)

Cher monsieur,—Vous trouverez sous ce pli une formule de procuration que vous aurez l'obligeance de faire remplir et signer par votre frère en votre présence. Veuillez ensuite la remettre à M. Dickson...

Remettre à M. Dickson la procuration et la lettre que l'avocat adresse au propriétaire du terrain. Celui qui fait la réclamation retient secrétement une commission de 20 pour 100 sur le chiffre de l'indemnité, bien que le terrain appartienne à son frère, et la procuration doit être remise à l'avocat par l'intermédiaire de l'estimateur. Cela n'empêche pas le ministre de dire que cela regarde le conseil du barreau.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai rien dit de tel.

M. BOYCE: Le ministre ne saisit-il pas maintenant la gravité de la situation?

L'hon. M. GRAHAM: Je regrette d'avoir à interrompre l'honorable député, mais il me prête un langage que je n'ai jamais tenu. Il n'a pas fait autre chose depuis qu'il a la parole.

M. BOYCE: Je ne prétends pas que le ministre ait dit textuellement ce que je rapporte, mais je suppose qu'il comprend parfaitement...

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. BOYCE——ce que je veux dire. Nous n'avons rien à faire avec cela, c'est une affaire privée; et tout ce qu'il dit se résume à ceci: c'est une affaire qui regarde le barreau. Il décline toute responsabilité à l'égard des relations du département avec cet avocat. S'il en est ainsi, la situation est étrange et pleine de danger. Le Gouvernement pourra confier une tâche à quelqu'un qui s'en acquittera de façon à frauder le public et à commettre des injustices, comme la chose a eu lieu dans le cas présent. Un avocat reçoit doubles honoraires, il commet d'autres actes criminels, et le ministre dit: C'est une question dont le barreau devrait s'occuper.

L'hon. M. GRAHAM: De nouveau, mon honorable ami affirme ce que je n'ai pas dit.

M. BOYCE: J'ai, très sérieusement, mal compris l'honorable ministre s'il n'a pas dit à l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) qu'il s'agissait d'une question dont l'ordre des avocats devrait s'occuper, c'est-à-dire si cet homme-là devrait être rejeté de son sein après rapport des faits. Je vais lire le reste de cette lettre:

Veuillez, ensuite la faire parvenir à M. Dickson et je transmettrai la réclamation de votre frère à Ottawa, sans retard. Je suis heureux de vous annoncer que je réussis à régler très avantageusement toutes les réclamations qui me sont confiées et j'espère que votre frère aura lieu d'être satisfait. Dites-lui de réclamer des dommages sur 12 ou 15 acres, et d'indiquer jusqu'où l'eau s'étend au printemps. Qu'il s'entende avec M. Dickson et je serai parfaitement satisfait.

Quiconque estime posséder un jugement ordinaire ne peut lire cette lettre sans en arriver à la conclusion qu'il existait une entente parfaite entre l'auteur de cette dernière, M. Clarry, et M. Dickson, l'estimateur pour le compte de l'Etat, d'après laquelle tout arrangement conclu avec Dickson, en sa qualité officielle, pour le réglement de ces réclamations, satisferait le procureur chargé d'opérer ce règlement. L'avocat du Gouvernement presse positivement le propriétaire de ce terrain de présenter une réclamation aussi considérable que possible contre ses clients. L'honorable ministre approuve-t-il cette façon de procéder? Estime-t-il que ce n'est pas là une question dont on doive s'occuper dans l'intérêt public, et cela d'une façon sommaire? Il dit encore: Entendez-vous avec M. Dickson, qui doit fixer le chiffre de l'indemnité, et je serai satisfait de l'arrangement que vous aurez conclu avec lui, c'est-à-dire que j'obtiendrai mes 20 p. 100 à titre d'honoraires.

Je me trompe fort sur la morale qui se dégage de la situation, ou voilà une affaire qui s'impose à l'attention du Gouvernement; si cette question n'est pas assez impor-

tante pour réclamer l'action immédiate de l'honorable ministre dans le but de procéder sommairement afin de s'assurer de la vérité ou de la fausseté de la déclaration faite par ce gentleman lui-même, parce que c'est un homme de la véracité duquel nous dépendons, alors je me demande quelles affaires seront suffisamment importantes pour engager l'honorable ministre à comprendre qu'il y a parfois des circonstances, même entre amis politiques, où les intérêts du public doivent être sauvegardés et où il faut prendre une décision radicale, même s'il faut intenter une poursuite contre le coupable. J'invite l'honorable ministre a étudier soigneusement la lettre qui accompagne la procuration. On a lu cette procuration. Il y est dit que le propriétaire du terrain, frère de l'individu à qui la lettre était adressée, devrait autoriser l'agent, l'avocat chargé par le Gouvernement de faire une enquête au nom de l'Etat sur toutes ces réclamations, de présenter, en son nom, contre le gouvernement du Canada, une réclamation pour dommages causés à ses propriétés du township d'Asphodel, occasionnés par la crue des eaux du lac Rice. Le signataire de cette lettre consentait à payer à l'agent du Gouvernement une commission de 20 pour 100 sur tous les deniers qu'on lui accorderait à titre d'indemnité pour ses honoraires et ses frais en cette affaire. La partie significative de cette procuration se trouve dans la dernière ligne:

Si aucune indemnité ne m'est accordée, je n'aurai rien à payer.

Lisons cette dernière ligne et comparons-la avec la dernière ligne de la lettre qui accompagne la procuration.

Entendez-vous à ce sujet avec M. Dickson et je serai parfaitement satisfait.

D'après la nature même de l'opération, semble-t-il que l'homme qui faisait preuve d'une rapacité impossible à qualifier en demandant une commission de 20 p. 100, serait satisfait de ne rien recevoir? Non; s'il n'y a pas d'indemnité il n'aura rien, évidemment. Mais il ajoute: Entendez-vous avec M. Dickson; estimez la valeur de cette terre au plus haut prix possible. Opérez un règlement avec Dickson; renvoyez-moi la procuration par Dickson et je serai parfaitement satisfait. Je dis que c'est un cas qui appelle nécessairement l'intervention prompte et effective de l'honorable ministre. Ce dernier devrait faire venir Dickson et Clarry; s'éclairer sur tous les faits; s'assurer si oui ou non cette déclaration était exacte quant à ce qui se rapportait à Dickson, ou innocenter ce dernier du soupçon très sérieux qui subsiste encore à son endroit, à la suite de cette déclaration. Quelle est la situation de Dickson? Ce dernier est un estimateur nommé par le Gouvernement. Il était tenu d'obtenir une estimation exacte de cette propriété; et, en sa qualité de représentant du gouvernement du Canada, il devait voir à ce que les dommages réels fussent payés, dommages que le gouvernement devait acquitter. Comment Dickson a-t-il prostitué son emploi si cette déclaration est exacte? Il servait d'intermédiaire pour cette réclamation entre le propriétaire du terrain et le procureur du Gouvernement; c'est lui qui devait procurer à l'avocat une commission de 20 p. 100, suivant une évaluation qui, s'il faut en croire sa lettre, devait être portée au chiffre le plus élevé possible. Je soumets cette question à l'étude immédiate de l'honorable ministre des Chemins de fer et j'espère qu'il modifiera les vues qu'il a exprimées quand il a dit que cette affaire n'était pas grave. L'honorable ministre a prétendu que si Dickson avait été partie de la transaction, cette affaire deviendrait sérieuse; aurais-je donc lu cette lettre inutilement, puisque l'honorable ministre hoche la tête et dit que si Dickson n'était pas partie à cette transaction, cette dernière n'est pas sérieuse?

L'hon. M. GRAHAM : Je puis dire à l'honorable député que je n'ai jamais fait de remarques semblables, et quand il aura entendu la déclaration que je vais faire dans quelques minutes, il sera convaincu, j'en suis sûr, qu'il cherche à m'attribuer des sentiments que je n'ai jamais eus.

M. BOYCE : La déduction qui s'imposait de la déclaration de l'honorable ministre, c'était que si Dickson n'avait pas été partie à la transaction, l'affaire n'aurait aucune gravité, mais cette lettre démontre clairement qu'il existait, à n'en pas douter, un complot pour frauder le Trésor public, et que l'estimateur ait eu ou non sa part de profits illicites, c'est là une question dont l'honorable ministre devrait s'enquérir. Il devrait découvrir jusqu'à quel point l'estimateur se trouve impliqué dans cette affaire, et, dans l'intérêt de la population du Canada, il devrait voir à ce que chaque cent prélevé par l'avocat en question sur le propriétaire de ce terrain, soit par ordre de justice, rendu aux intéressés avec les intérêts et les frais.

L'hon. M. GRAHAM: L'affaire que vient de me signaler l'honorable député (M. Lennox) est, certes, nouvelle pour moi. L'honorable député avait cet avantage d'avoir obtenu copie de documents de non ministère, alors que je ne possède aucune copie des documents qu'il détient. C'est la première fois que j'entends parler de cette lettre, et ce que je voulais élucider, c'était le rapport qui pouvait exister entre Dickson et cette lettre. Si l'agent du ministère de la Justice a exigé une commission semblable, il a dépassé, certes, ses attributions, et

tout l'argent qu'il a pu soutirer de cette façon, devrait être rendu aux gens de qui il a exigé ces deniers.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

L'hon. M. GRAHAM: Cela ne fait pas de doute. Je dirai à mon honorable ami (M. Boyce) que je n'ai jamais laissé entendre à personne que c'était là mon opinion, et j'ai été surpris de constater que mon honorable ami s'échauffait, comme s'il croyait que je voulais couvrir un coupable.

M. BOYCE: L'honorable ministre a dit que si Dickson avait été partie à la transaction, la chose serait grave.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai rien dit encore de Dickson, je m'occupais de M. Clarry, un de ses confrères du barreau. Quant à M. Dickson, je voulais élucider le renseignement fourni dans sa lettre, le seul que j'ai pu obtenir en cette affaire. S'il est vrai que M. Dickson a, d'une façon ou d'un autre, exigé une commission ou qu'il a voulu élever le montant d'une réclamation raisonnable, M. Dickson ne peut plus quant à moi, songer à agir au nom de mon ministère en quoi que ce soit.

M. LENNOX: L'honorable ministre dit que c'est là ce qu'il connaît de cette question. Je lui rappellerai que M. Humphries est venu à Ottawa la veille de Pâques, l'année dernière, et qu'il s'est rendu au ministère des Chemins de fer et des Canaux pour y soumettre sa demande; il a dit alors que le nommé Clarry le tenait à sa discrétion et qu'il réclamait 15 p. 100 de commission, le ministère a alors promis de s'occuper de cette question, mais il n'en a rien fait.

L'hon. M. GRAHAM: C'est la première fois que j'entends parler de cela. Il peut se faire que M. Humphries en ait parlé à d'autres, mais certainement pas à moi.

M. LENNOX: Il a raconté cela à M. Butler.

L'hon. M. GRAHAM: Je tiens à redire que le ministère va s'enquérir immédiatement de cette question.

M. LENNOX: Très bien.

L'hon. M. GRAHAM: Ni le ministère des Chemins de fer, ni celui de la Justice ne désirent couvrir un coupable. Si les gens en ont agi malhonnêtement avec nous, nous allons les remercier de leurs services le plus tôt possible.

M. SPROULE: Un détail important de cette affaire que l'honorable ministre des Chemins de fer semble traiter avec beaucoup d'insouciance, c'est de déterminer la superficie des terrains submergés.

D'après ce que j'ai compris, l'honorable ministre dit qu'il n'était pas nécessaire de retenir les services d'un ingénieur pour déterminer le niveau atteint par la crue des eaux.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai dit que l'ingénieur en chef ne considérait pas nécessaire de faire des levés dans chaque cas. Il est parfaitement évident qu'on peut connaître ce niveau-là dans la plupart des cas ; en réalité, cet estimateur était un arpenteur lui-même.

M. LENNOX: Il n'a pas entendu de témoin et ces terres-là se trouvaient à trois milles de distance.

M. SPROULE: Je ne puis comprendre comment on peut distinguer des terrains qui n'étaient pas submergés de ceux qui l'étaient sans avoir, au préalable, déterminé le niveau de l'eau lors de la crue. Je me rappelle avoir entendu, une fois, plaider une cause qui se rapportait à un terrain submergé; le tribunal exigea des preuves sur des droits remontant à vingt et un ans, et quand il fut convaincu, à la suite d'une masse de témoignages, de la hauteur réelle des eaux, le tribunal se prononça sur la question.

Nous sommes en présence d'une déclaration formelle de M. Humphries qui vit à cet endroit depuis 69 ans et qui doit connaître parfaitement l'état des terrains au printemps et à l'automne. Cet homme déclare qu'on a payé des montants considérables pour dommages causés à des propriétés qui n'avaient pas été submergées du tout. Ce témoignage de M. Humphries n'est pas contredit et, pourtant, l'honorable ministre ne semble pas s'en préoccuper. Voici une accusation qui tend à dire que l'agent du Gouvernement accomplit exactement ce qu'a fait au Yukon un autre fonctionnaire qui recevait $4,000 ou $5,000 par année, pour éclairer le conseil du Yukon dans les questions de droit, et qui exigeait $700 d'un individu qui était accusé devant le conseil d'avoir violé la loi. Quand on appela l'attention du Gouvernement sur cette affaire, les ministres ne s'en préoccupèrent aucunement, pour ainsi dire, tout comme l'a fait, dans le cas présent, l'honorable ministre des Chemins de fer, et ils n'ont pas fait d'enquête. Si c'est là l'espèce de morale que l'honorable ministre des Chemins de fer veut exiger de ses fonctionnaires, on ne doit pas s'étonner de voir se produire tant de cas de péculat, de malhonnêteté et de malversation qui sont dévoilés ici même. Nous nous rabaissons grandement dans l'estime de la population, au point de vue moral, puisque nos fonctionnaires savent qu'alors même que des actes malhonnêtes seraient signalés au Gouvernement, ce dernier ne s'en occupera pas.

Je ne crois pas que le pays estime que l'honorable ministre accomplit son devoir en traitant avec autant de légèreté la ques-

tion qu'on vient de soulever et en disant que nous ne devons pas intenter une poursuite contre un avocat qui a exigé une commission double, mais que cette responsabilité incombe aux autorités d'Ontario, ou que nous devrions soumettre cette affaire à l'association du barreau de cette province, et demander que cet avocat soit destitué; mais l'honorable ministre se désintéresse complètement de savoir si ce procureur a agi ou non suivant la justice. Eh! bien, que le pays se prononce. Si c'est là le niveau de la morale dans tous les départements de l'administration, il me semble que ce niveau est ravalé à son dernier point, en vérité.

M. SMYTH: Envisageant cette question comme le ferait un simple particulier, je voudrais demander à l'honorable ministre s'il se propose de payer à cet homme le montant qui a été voté et qui est mentionné dans une question posée par l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox). J'aimerais également connaître la nature des services que, à son avis, l'honorable ministre croit que cet homme-là a rendus. Il me semble que cet homme a déjà été payé pour ses services et que le ministère ne devrait pas le payer une deuxième fois.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Au cours de ce débat on a beaucoup parlé d'un individu qui aurait rempli la fonction d'agent du ministère de la Justice. Si cela est possible, je voudrais que personne ne se méprît sur la signification du mot agent. Le ministère de la Justice, à l'heure qu'il est, n'a aucun agent autorisé dans aucune partie du pays. Il y a quatre ans, quand j'ai pris la direction de ce ministère, il se trouvait des avocats qui se considéraient—et cela avec quelque raison peut-être—autorisés à remplir la fonction d'agents du ministère de la Justice dans leur localité. Je n'ai pas cru que cet état de choses fût convenable; aussi, j'y ai mis fin aussitôt que je l'ai pu. Dans Ontario personne n'exerçait alors cette fonction, et nul autre n'en a été chargé depuis. J'ai eu l'avantage, ou le désavantage, de pratiquer activement ma profession comme avocat dans la province d'Ontario et cela durant trente années. J'ai donc eu l'occasion de connaître personnellement la grande majorité des avocats pratiquants de cette province, et l'attitude que j'ai prise, non seulement en ce qui concerne cette dernière, mais encore en ce qui se rapporte aux autres parties du pays est telle qu'elle recevra, je crois, l'approbation non seulement des avocats, mais encore celle des hommes d'affaires qui doivent s'occuper de transactions dans une autre partie du pays ou à l'étranger.

Il s'agissait simplement de choisir, dans ce cas particulier, l'homme qui, à mon sens, pouvait mieux régler cette affaire; celle-ci se trouvant réglée, les services de celui que j'avais choisi finissaient, à moins que je ne lui eusse donné des instructions quant à d'autres affaires à régler plus tard. Il va sans dire que l'homme qui se livre ordinairement au commerce et qui a beaucoup d'affaires soumet ces dernières à un même avocat qui agit, dans un certain sens, comme son procureur permanent. Aussi longtemps que cette confiance entre le procureur et le commerçant subsiste, l'avocat traite toutes les affaires de ce commerçant au point de vue légal; je puis dire, en vérité, qu'à un endroit où le ministère de la Justice doit traiter beaucoup d'affaires au cours de toute une année, à moins qu'il ne semble exister de motif d'opérer un changement, ou de confier à un autre avocat le soin d'une autre affaire, le premier en qui nous avons eu confiance et qui nous a donné pleine satisfaction continuera à nous représenter dans la région où il exerce sa profession. Mais la coutume suivie lorsqu'on a besoin d'agents pour un travail particulier, c'est celle que j'ai exposée.

En ce qui concerne l'avocat dont le nom a été mentionné relativement à ce qui fait l'objet de ce débat, je ne le connais pas personnellement. J'ignore même si je l'ai rencontré. Mais je l'ai connu de nom et de réputation depuis dix, quinze, et peut-être vingt ans. Je n'ai jamais entendu dire que son honneur professionnel ou que son honnêteté aient été mis en doute jusqu'aujourd'hui. Je ne puis me rappeler sur le coup comment il se fait que la mission dont il s'agit lui ait été confiée. Tout ce que je me rappelle, c'est que son nom m'a été proposé par l'ex-sous-ministre du département des Chemins de fer et des Canaux qui, si je ne me trompe, m'a déclaré qu'il connaissait parfaitement M. Clarry.

Mais le choix de ce dernier pour payer ces différentes sommes aux gens dont les terres avaient subi des dommages dans cette localité et son mandat de se convaincre lui-même pour certifier ensuite au ministère si ces gens-là possédaient légalement les terrains submergés et s'ils étaient les personnes à qui on devait payer ces indemnités, tout cela n'était qu'une affaire que pourrait arranger, dans l'exercice de sa profession, n'importe quel avocat. Si un client d'un avocat pratiquant a des affaires à un endroit qui se trouve à l'extrémité du pays et si ce client dit à son procureur de régler cette question pour lui, le procureur consulte le tableau des avocats, s'il ne connaît pas personnellement un confrère qui exerce sa profession à cet endroit éloigné. Il suppose, s'il n'a aucune raison de penser autrement, qu'un avocat dont le nom se trouve à ce tableau doit jouir d'une bonne réputation; que c'est un homme d'une honnêteté ordinaire qui ac-

complira la mission qu'on lui confiera et qui fera rapport du résultat obtenu, quel qu'il soit. C'est précisément et uniquement dans ces circonstances que M. Clarry a été chargé par le ministère de la Justice de s'occuper de ces différentes réclamations, d'étudier à fond les titres de chaque propriétaire et de se convaincre lui-même avant de nous en faire un rapport certifié, que le réclamant avait le droit de recevoir une indemnité pour les dommages causés à sa propriété; puis de payer aux propriétaires intéressés le montant des dommages éprouvés ou convenu entre le propriétaire et le département intéressé. Le chèque, par mesure de précaution ordinairement suivie en affaires, était fait payable au propriétaire du terrain et à son procureur, à seule fin que ni l'un ni l'autre de ces derniers ne pussent l'escompter sans le consentement de l'un d'eux, tout cela uniquement pour que l'agent ne pût escompter ce chèque sans que le propriétaire du terrain ne reçût son argent, et, en même temps que le propriétaire intéressé ne pût escompter lui-même ce chèque avant que l'agent ne fût convaincu que cet homme avait le droit de recevoir cet argent.

C'était là prendre une précaution bien simple et bien ordinaire en affaires. On prétend, aujourd'hui, que cet avocat a mal agi en exigeant de l'argent des propriétaires de terrains qu'il représentait. S'il en est ainsi, non seulement il a accompli un acte dont il aurait à répondre devant le conseil du barreau, mais encore d'un acte qui, s'il a exigé une commission secrète, le rendrait passible d'une poursuite au criminel. Quant à moi, bien que je ne connaisse pas cet homme, je lui accorde, vu qu'il pratique sa profession au barreau d'Ontario et qu'il doit jouir, pour ce fait, selon toute apparence, d'une bonne réputation, la simple justice de croire que cette accusation n'est pas fondée, et c'est le sentiment que je conserverai tant qu'on ne me présentera pas la preuve du contraire. Qu'on me permette de mentionner comme exemple un incident qui s'est produit, il y a quelques jours. J'ai reçu une plainte au sujet d'un avocat exerçant sa profession dans une autre partie du pays, à qui le ministère de la Justice avait conféré la tâche de rechercher le titre d'un lopin de terre exproprié pour cause d'intérêt public et dont on devait acquitter le prix après qu'on aurait établi le titre. Le propriétaire de cet immeuble a porté contre cet avocat l'accusation très sérieuse de s'être approprié de quinze ou vingt dollars du chèque endossé pour les deux parties et escompté par lui. Je me suis enquis immédiatement et l'explication fut parfaitement claire et simple.

Le titre du propriétaire du terrain était très incomplet. Il exigea la rédaction de plusieurs actes qui furent soumis à la signature de personnes dont les droits n'étaient pas éteints sur ce terrain, épouses d'anciens propriétaires qui n'avaient jamais signé l'abandon de leur douaire; il fallut encore remédier à des défauts de procédure de différente espèce, avant que le propriétaire fût en posture de recevoir l'argent qui lui était dû. Ce travail de procédure légale incombait au propriétaire du terrain. Il lui fallait quelqu'un pour l'exécuter, et il choisit notre agent. Rien ne s'opposait à cela; le propriétaire paya à notre agent les honoraires d'usage. Il n'existait aucune raison au monde pour empêcher que celui qui avait agi en qualité de notre agent, qui avait certifié l'exactitude du titre en question et qui avait transmis l'argent, de recevoir son payement du propriétaire dont il avait établi les titres. Je signale ce fait comme exemple pour démontrer que, dans les cas où, après enquête et explication, on constate qu'il n'y a pas eu d'irrégularité de commise, bien que l'accusation fût très sérieuse, pour établir ce que je viens d'affirmer. Quant au monsieur dont il s'agit, je me contenterai de dire que ce qui s'est passé est suffisant pour me justifier d'exiger de lui une explication. S'il s'est rendu coupable de malhonnêteté, d'abus de confiance, je veillerai, non seulement à ce que l'on ne lui confie plus d'ouvrage, mais encore à ce qu'on prenne les moyens d'empêcher le renouvellement de pareils faits de la part de qui que ce soit.

M. SMYTH (Algoma): Le Gouvernement a-t-il payé des honoraires à M. Clarry?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. SMYTH: L'honorable ministre a-t-il l'intention d'acquitter ces honoraires après tout ce qu'on vient d'entendre?

L'hon. M. GRAHAM: M. Clarry est l'agent du ministère de la Justice et il relève de ce dernier. L'autre monsieur est à l'emploi de mon département et je verrai à ouvrir une enquête sur son cas.

M. LENNOX: Que l'honorable ministre demande à l'honorable ministre de la Justice de ne pas payer cette réclamation avant que cette enquête ait eu lieu.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas l'honorable ministre de la Justice qui paie.

M. R. L. BORDEN: Non, c'est le ministère des Chemins de fer, mais sur un ordre du ministère de la Justice.

M. LENNOX: L'honorable ministre verra-t-il à ce que cet argent ne soit pas payé tant qu'une enquête convenable n'aura pas été faite?

L'hon. M. GRAHAM: Quant à ce qui me concerne, je verrai à faire commencer cette enquête dès demain.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Chemin de fer transcontinental national, levés et construction, $27,000,000.

M. R. L. BORDEN: L'honorable ministre a fait une déclaration relative au coût de cet ouvrage en 1908. Sa réponse se trouve contenue dans deux mémoires de la commission du chemin de fer transcontinental qu'on peut trouver à la page 12238 et suivantes jusqu'à la page 12242 des "Débats" de 1908. Le renseignement fourni alors quant au coût réel et quant au coût estimatif était assez complet jusqu'à cette date, et il a donné lieu à un débat. J'aimerais que l'honorable ministre établît ce renseignement jusqu'à ce jour. Certaines choses, dont on n'avait pas calculé le coût alors, forment aujourd'hui une partie de nos dépenses. Quant à certains item dont on avait estimé le coût alors et dont on doit encore aujourd'hui calculer le coût, je demanderais à l'honorable ministre de nous fournir, aujourd'hui, de plus amples renseignements qu'il possède, sans doute. S'il nous les fournissait, cela rendrait plus facile le travail du comité.

L'hon. M. GRAHAM: Cela embrasserait toutes les soumissions.

M. R. L. BORDEN: Je ne parle pas nécessairement de toutes les soumissions. Mon honorable ami a fourni un renseignement sous une forme très simple, celle d'un état soigneusement préparé et qui nous indiquait le coût à la date indiquée ainsi que le coût estimatif futur de la construction de la division Est de ce chemin de fer. Il nous a également donné des évaluations quant à la longueur et au coût de la construction de la division de l'Ouest, établissant, sous ce rapport, une distinction entre la division dite "des prairies" et la section dite "des montagnes." Je demanderais que ce renseignement comprît les opérations jusqu'à ce jour.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai déjà fourni le renseignement relatif à la division de l'Ouest. On le trouvera en entier dans le mémoire préparé par M. Schrieber et que j'ai déposé, il y a quelque temps. Il est possible que j'aie fait allusion à ce mémoire, mais de cela je ne suis pas certain.

M. R. L. BORDEN: J'ai relu les observations fournies par l'honorable ministre, le 1er février, mais je n'ai pu trouver le renseignement que je demande. Je puis avoir mal lu.

L'hon. M. GRAHAM: Prenons la division de l'Est. La dépense totale jusqu'au 31 décembre 1909 s'élevait à $77,890,693.59. L'évaluation faite par M. Lumsden s'élevait à environ $63,500 par mille et cette prévision n'a pas été modifiée depuis. Au 31 décembre 1909 le terrassement a été effectué sur un parcours de 1,062.1 milles. La pose des rails a été effectuée sur une distance de 727 milles 118 dont 621 milles 003 sur la ligne principale et 106 milles 115 sur les voies d'évitement. Le montant total à l'entreprise pour la superstructure en fer, ponts et viaducs, au 31 décembre 1909, représentait 34,030 tonnes dont 11,800 pour les ponts achevés et 15,350 pour les ponts montés. Je pourrais fournir un mémoire indiquant tout l'ouvrage accompli de ce chef sur la division de l'Ouest. Si je me rappelle bien les chiffres, la section des prairies tel qu'il est indiqué dans les états coûte environ $33,000 par mille. Cent milles à l'est de Prince-Rupert sont donnés à l'entreprise et l'on pose les rails sur une certaine partie de la voie à l'ouest de la rivière Wolf et on y transporte les matériaux.

La voie est terminée de Winnipeg à la rivière Wolf et les trains y circulent. Quant à la division de l'Ouest, je ne puis fournir d'autres chiffres que ceux que j'ai donnés il y a quelque temps. Tel que je le déclarais, cette estimation de $65,500 par mille pour la division de l'Est ne comprend pas le coût des installations terminales à Québec même, non plus que celui des voies d'accès aux points terminus ou aux ateliers de Winnipeg.

L'hon. M. HAGGART: Non plus que le pont de Québec?

L'hon. M. GRAHAM: Non plus que le pont de Québec, tel que je l'ai déjà dit, car c'est là une entreprise complètement distincte.

L'hon. M. HAGGART: L'honorable ministre veut-il nous fournir un état indiquant la comparaison entre les quantités estimées et celles accusées jusqu'à présent?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai ici un état qu'il serait bon, à mon sens, d'insérer aux "Débats".

L'hon. M. HAGGART: Avant de lire cet état, l'honorable ministre peut-il nous dire si les quantités totales sont exactement les mêmes que celles qui avaient été prévues, la différence ne consistant que dans le genre de classification indiquée dans cet état, ou si tous les états indiquent une différence avec les quantités totales estimées?

L'hon. M. GRAHAM: Les chiffres indiqueront cela.

M. LENNOX: A quelles entreprises se rapporte cet état?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai ici les chiffres qui se rapportent à chaque entreprise. On en compte vingt-une en tout.

M. R. L. BORDEN: L'honorable ministre veut-il nous lire la classification suivant les états pour chacune de ces vingt-une entreprises, en nous indiquant les estimations primitives?

L'hon. M. GRAHAM: Je vais fournir les estimations pour chaque entreprise avec le résultat des travaux jusqu'au 31 décembre. Voici:

Etat estimatif, établi par les ingénieurs, des quantités de roche compacte, de roches détachées et de déblais ordinaires ainsi que les quantités réelles accusées dans les états au 31 décembre 1909.

Marché n°	Roche compacte.		Roche détachées.		Déblais ordinaires.	
	Quantités prévues.	Etat au 31 décembre 1909.	Quantités prévues.	Etat au 31 décembre 1909.	Quantités révues.	Etat au 31 décembre 1909.
1	Néant.	42,219	129,379	938,728	1,841,152	520,728
2	Néant.	43,556	58,473	87,728	529,452	47,695
3	22,112	83,434	492,589	483,960	494,036	232,506
4	315,315	510,948	1,030,121	812,745	1,016,720	301,602
5	252,893	801,189	971,224	548,817	1,224,284	163,828
6	172,709	251,602	64,765	913,188	1,676,175	810,671
7	633,900	533,668	196,300	280,962	407,000	366,280
8	918,381	1,365,625	395,645	1,382,705	3,091,120	869,306
9	392,989	484,005	58,248	81,396	1,795,202	495,256
10	776,161	2,849,832	278,552	1,351,519	4,508,480	1,552,331
11	220,200	847,949	180,200	449,313	1,966,458	631,199
12	990,600	188,710	633,700	130,100	2 259,000	68,000
13	462,000	Pas d'état.	470,600	Pas d'état.	1,920,000	Pas d'état.
14	203,144	20,679	21,646	767,136	3,956,566	990,894
15	243,400	12,727	51,900	622,259	1,127,200	555,651
16	104,700	Pas d'état.	45,200	Pas d'état.	1,618,600	Pas d'état.
17	16,000	"	8,000	"	1,677,000	"
18	225,845	237,441	25,900	107,410	1,046,000	620,085
19	2,602 000	658,182	89,000	242,178	1,489,000	228,703
20	493,400	344,377	71,900	331,802	374,000	129,057
21	3,696,336	6,415,869	733,454	2,056,297	11,233,247	2,215,876

M. R. L. BORDEN: L'honorable ministre peut-il nous indiquer quelle proportion des travaux a été exécutée dans les vingt et un marchés en question?

L'hon. M. GRAHAM (lisant):

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

TARLEAU indiquant les lots, sections, etc., et ainsi que la somme des travaux divers terminés le 31 décembre 1909.

Lot.	N° du contrat.	Entrepreneur.	Etendue des sections en milles.	Limites des lots.	Proportion des travaux terminés.	Milles de terrassement terminé dans le lot.	Milles de rails posés dans le lot.	Milles de ligne télégraphique terminée dans le lot.	Ponts en fer terminés dans le lot.	Milles de ballastage.	Observations.
									p. c.		
	1	Grand Trunk Pacific Con. Co.	0· - ·50	Moncton, N.-B.	94·3						
	2	J. W. McManus & Co., Ltd.	50· - ·58		62·6		Garage 24·9				
A	3	Grand Trunk Pacific Con. Co.	58· - 96·42	(256 milles 61.)	85·0	243	L. princ. 133·1				
	4	" "	96·42- 163·80		68·3			86	54	109·2	
	5	W. Kitchen Co., Ltd.	163·8 - 195·58				158·0				
	6	Lyons & White	195·58- 256·61		73·6						
				Ligne de limitation du N.-B.	85·9						
	7	M. P. & J. T. Davis	256·61- 310·22	et de Québec.							
	8	" " " (à l'est du pont de Qué.)	310·22- 460·45		46·7		Garage 14·1				
B	9	" " " (à l'ouest du ")	460·45- 510·31		67·9		L. princ. 174·1				
	10	Macdonell & O'Brien	510·31- 610·41	(507 milles 22.)	75·3	355·8		83	63·9	93·8	
	11	Grand Trunk Pacific Con. Co.	610·41- 656·83		87·7		188·6				
	12	Macdonell & O'Brien	656·83- 763·83		60·5						c. b. 107 m. transférés de C. à B.
				107 milles à l'ouest de Weymontachene (Qué.).	8.8						
	13	Macdonell & O'Brien	763·83- 878·80				Néant.	Néant.	Néant	Néant	
C	14	Grand Trunk Pacific Con. Co.	878·80- 956·74	(192 milles 91.)	Néant	8·5					
				Ligne de délim., Qué. et Ont.	28·2						
	14	Grand Trunk Pacific Con. Co.	956·74-1028·80				V. de gar. 9·9				d. c. 31· m. transférés de D. à C.
	15	E. F. & G. E. Fauquier	1028·80-1128·77	(206 milles 11.)	33	108·5	L. princ. 57·9	Néant.	16·7	23·5	
	16	M. P. & J. T. Davis	1128·77-1172·85				67·8				
				144 milles à l'ouest de Cochrane (Ont.).	Néant						
	16	M. P. & J. T. Davis	1172·85-1232·85								
	17	" " "	1232·85-1332·85		Néant.						
E	18	E. F. & G. E. Fauquier	1332·85-1407·85	(255 milles 19.)	45.3	36·0	Néant.	Néant.	Néant	Néant	
	19	O'Brien, Fowler & McDougall Bros.	1407·85-1428·04	339 m. à l'ouest de Cochrane ou 125 m. à l'est de la jonction actuelle du Lac Supér.	21·5						
	19	O'Brien, Fowler & McDougall Bros.	1428·04-1534·04				V. de gar. 56·8				
	20	" " "	1534·04-1557·80	(376 milles 80.)	75·0	310·3	L. princ. 255·9	217	40·9	213·3	
F	21	J. D. McArthur.	1557·80-1804·84		93·7						
				Winnipeg (Man.).			312·7				
						1062·1	728·1	368	.....	439·8	

Total de la proportion terminée des travaux prévus par tous les contrats : 57·2 p. c.

Ottawa, 26 février 1910.

H. MACPHERSON,
Sous-ingénieur en chef.

L'hon. M. HAGGART: Le coût estimatif de l'achèvement de tous ces travaux n'excèdera pas le chiffre prévu par la dernière estimation de M. Lumsden?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne saurais dire cela. D'après la dernière estimation faite de tous ces travaux, le coût devait être de $63,437 par mille.

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

Reprise de la séance.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

M. NESBITT propose:

Que l'objet inscrit à l'ordre du jour portant discussion en comité général du projet de loi (n° 146) concernant la compagnie du chemin de fer de Kingston à Smith-Falls et à Ottawa, soit rayé et que ledit projet de loi soit renvoyé au comité des chemins de fer pour supplément d'examen.

L'hon. M. HAGGART: Pourquoi cela?

M. NESBITT: A cause de députations de Kingston qui désirent se faire entendre au sujet de ce bill.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DU FLEUVE NELSON.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le projet de loi (n° 52), déposé par M. Rutan, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer du fleuve Nelson.

M. LENNOX: Ce bill a déjà été réservé afin qu'on pût l'examiner en même temps qu'un autre dont il n'a pas encore été fait rapport, et ayant trait, comme celui-ci, à la force hydraulique.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer): Certains projets de loi ont trait à des eaux internationales, mais ne sont pas de la nature de celui-ci. Le ministre de l'Intérieur est revêtu de pleins pouvoirs en ce qui concerne les taux à prélever sur la force hydraulique provenant d'un cours d'eau comme celui dont il est question dans ce projet de loi.

M. LENNOX: A mon sens, il devrait être établi quelque règle qui permît de sauvegarder l'intérêt public à l'égard de ces sources d'énergie hydraulique et d'en tirer quelque revenu pour le gouvernement fédéral ou celui de la province; on devrait aussi prendre des dispositions tendant à mettre les droits des provinces à l'abri de toute atteinte.

Ce projet de loi pouvant être réservé sans inconvénient, on ne devrait pas perdre de temps à l'examiner ce soir; il sera adopté d'emblée, j'imagine, quand le Gouvernement aura fait connaître sa politique sur ce sujet.

L'hon M. GRAHAM: Je veux bien que le projet de loi soit réservé; mieux vaut passer à quelque autre bill que s'attarder à discuter ce point. En ce qui concerne le présent projet de loi, la ligne de conduite du Gouvernement est bien arrêtée, puisque le ministre de l'Intérieur est autorisé, depuis l'année dernière, à décerner des permis contre paiement d'un droit qui va grossir le revenu de l'Etat.

M. BRADBURY: J'ai sous les yeux les règlements du ministère de l'Intérieur, et je n'y vois aucune indication du chiffre de la redevance. C'est au ministre qu'il appartient exclusivement de le fixer. Je suis d'avis qu'il devrait être établi quelque règle bien déterminée et que le chiffre de l'honoraire devrait être fixé.

L'hon. M. GRAHAM: Le droit ne saurait être fixe.

M. BRADBURY: Nul ministre ne devrait, en pareille matière, avoir de pouvoir absolu. Ainsi, à moins de quelque règle bien définie, je pourrais, étant l'ami intime du ministre, acquérir des chutes à meilleur compte que toute autre personne. Ce que le ministre de l'Intérieur disait l'autre soir ne s'applique aucunement aux deux chutes dont il s'agit ici, puisqu'elles se trouvent dans les territoires et non dans les provinces et que nul règlement ne s'applique aux territoires.

La question est fort importante. Le ministre des Chemins de fer ignore peut-être qu'il existe beaucoup de chutes importantes sur le cours du fleuve Nelson; je ne crois pas que dans toutes les autres parties du Canada on en puisse trouver autant que sur ce cours d'eau. A Sea-Falls seulement, on pourrait développer une force de 250,000 chevaux. Jusqu'à la baie, ce n'est qu'une longue série de chutes que nulle compagnie ne devrait être autorisée à accaparer. L'Etat devrait en rester maître.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami conviendra avec moi, je n'en doute pas, qu'il serait impossible d'établir des prix fixes, car si, en certain endroit, une chute ne vaut que $1 par force de cheval, il en est d'autres qui, situées à proximité d'un centre populeux, peuvent valoir $20 par force de cheval. Un département quelconque doit être chargé de prendre une détermination à cet égard, de peser toutes les circonstances et d'accorder une concession par décret du conseil après avoir fixé un prix raisonnable à la suite d'investigations complètes.

L'hon. M. HAGGART: Mon honorable collègue (M. Bradbury) prétend qu'en pareille matière le ministre ne devrait pas user d'un pouvoir discrétionnaire, mais d'un pouvoir défini par la loi. Si vous aimez mieux, mettez au concours l'adjudica-

tion de ces privilèges; ce serait un moyen de trancher la difficulté que présente la fixation des taux.

M. BARNARD: Je sais le ministre des Chemins de fer trop éclairé pour trouver mauvais qu'on lui mette sous les yeux ce que la Colombie-Anglaise a fait à l'égard de la force hydraulique. Cette province a édicté à ce sujet des lois renfermant des dispositions toutes particulières relativement aux compagnies qui pourraient être autorisées à exploiter les chutes appartenant à la couronne. Une très grande partie de la province est encore inexploitée, et il est certain, ainsi que le dit l'honorable ministre, que certaines chutes ont plus de valeur que d'autres. Au bout de quelques années d'expérience, le gouvernement provincial a cru sage de faire fixer par décret du conseil une échelle de taux basée sur le nombre de pouces cubes d'eau utilisée. De cette façon, on exploite les chutes d'eau qui ont de la valeur. Là où il n'y a pas de débouchés, la force hydraulique reste inexploitée, mais se trouve à la disposition de quiconque se conforme aux dispositions de la loi. Tout le monde se trouve sur un pied d'égalité.

Certes, il est peu sage, en pareille matière, de s'en remettre à un ministre, quelque désir que celui-ci pût avoir de bien faire, du soin de fixer comme bon lui semble le chiffre de la somme qu'une compagnie doit verser pour avoir droit d'exploiter la force hydraulique. L'autre système a donné pleine satisfaction, la province tire un revenu considérable d'une échelle de taux régulière que chacun peut se procurer sans qu'il soit besoin de s'adresser au ministre ou au département. Je considère que ce même système pourrait s'appliquer avec avantage aux chutes appartenant au gouvernement fédéral.

M. RUTAN: Je me plais à espérer que le bill ne sera pas encore réservé ce soir. Les privilèges que l'on sollicite ne diffèrent pas de ceux que le comité des Chemins de fer et la Chambre ont déjà conférés à d'autres compagnies au cours de la présente session aussi bien qu'aux précédentes. Le bill n'embrasse plus le droit d'expropriation. Le projet de loi concernant la Rainy River Company, auquel l'honorable député a fait allusion, diffère essentiellement de celui-ci en ce qu'il a trait à la province d'Ontario, où les terres et la force hydraulique appartiennent à la province, tandis que le présent bill se rapporte aux territoires du Nord-Ouest, propriété de l'Etat, et à une partie de ces territoires où il ne s'est pas fait de développement. Les habitants de la région désirent qu'il y en soit fait comme dans les autres parties du pays, comptant qu'il leur sera d'un grand prix.

M. BRADBURY : L'honorable député peut-il me dire s'il se trouve des habitants à moins de cent milles de là où passera le chemin de fer projeté et de l'endroit où l'on exploitera la force hydraulique?

M. RUTAN: Les gens qui se trouvent le plus près de cet endroit habitent dans la circonscription que je représente. Mon honorable ami semble vouloir parler de Winnipeg et des environs. Dira-t-il que la ville de Winnipeg s'est opposée à cette entreprise par voie de pétition ou autrement? On pourrait dire de l'entreprise qu'elle est dans l'intérêt de cette ville, puisqu'elle est destinée à la doter du moyen le moins coûteux et le plus direct de se relier au chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'article relatif au droit d'expropriation, et l'article 15, qui avait trait à une ligne de tramways, ont été supprimés par le comité des Chemins de fer, et je trouve fort injuste qu'on renvoie un projet de loi parce qu'on ne demande pas autre chose que ce que l'on a accordé, sans discussion pour ainsi dire, à nombre d'autres compagnies. Aujourd'hui même, le comité des Chemins de fer a agréé, sans y trouver d'inconvénient, un projet de loi dont l'article 11 confère des privilèges à peu près semblables à ceux que l'on demande par le présent bill.

M. BRADBURY : Quel est ce projet de loi?

M. RUTAN : Celui qui tend à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de la baie James à l'Est. Puisque des capitalistes aimeraient à mettre en valeur ces territoires encore inexploités, je ne vois pas de raison de les en empêcher. Nous qui habitons cette région septentrionale, nous savons, pour l'avoir entendu dire par ceux qui y sont allés faire des recherches, que ces territoires renferment des richesses inouïes. Il me semble que ceux qui combattent le projet de loi vont à l'encontre de leurs propres intérêts. Les habitants du Nord-Ouest devraient s'estimer heureux, eux qui savent ce qu'est le développement d'une région nouvelle, de ce que d'autres personnes soient prêtes à leur accorder une aide bienveillante.

Bien que le projet de loi soit inscrit en mon nom, je n'y ai d'autre intérêt que de le voir contribuer au développement du pays. Il est impossible, je crois, que le ministre de l'Intérieur, fût-il libéral ou conservateur, confère des droits ou des privilèges à un particulier ou à une compagnie sans que son action donne lieu à quelque critique.

Je prie donc mes honorables collègues de faire montre de justice à l'égard de ce projet de loi et d'accorder à cette compagnie les privilèges que l'on confère à d'autres. Nous ne demandons pas de faveurs particulières, nous ne cherchons pas à accaparer la force hydraulique. Ces chutes-ci, pas plus que celles qui se trouvent sur le cours

des autres rivières, qu'elles appartiennent aux provinces ou au Dominion, sont inutiles tant qu'on ne les met pas en valeur. Cette compagnie sollicite l'autorisation d'acquérir de la force hydraulique et de conclure à ce sujet les arrangements qu'elle pourra avec le ministère de l'Intérieur ou, selon le cas, avec la province.

L'hon. M. HAGGART : L'honorable député se méprend tout à fait sur l'opposition que rencontre le projet de loi. Ce dernier tend simplement à reconnaître à une corporation les privilèges dont jouit tout particulier. Mon honorable ami dit qu'on a supprimé l'article relatif à l'expropriation; on a bien fait, car le droit d'expropriation ne saurait s'exercer contre la couronne.

Loin de m'opposer au projet de loi, j'aimerais qu'il fût adopté, et j'espère qu'il le sera parce qu'il tend tout simplement à accorder à une corporation les pouvoirs que tout particulier a droit d'exercer; mais nous voulons que le Gouvernement fasse savoir quelle règle il entend suivre quant à la manière de conférer ces privilèges soit aux particuliers, soit aux corporations.

M. BRADBURY: Si le bill doit être réservé, je ne chercherai pas à en empêcher l'adoption; toutefois, je dois faire observer que la question est des plus graves. Les chutes dont il s'agit ici sont situées à quelque 350 milles de Winnipeg, et il ne se trouve pas un blanc dans un rayon de 150 ou 160 milles à l'endroit où la compagnie demande à acquérir de la force hydraulique. Elle ne se propose de produire de l'énergie que pour le tronçon de chemin de fer qu'elle songe à construire. Ce chemin de fer, elle ne dit pas où il commencera; ce sera peut-être à l'embouchure du Nelson ou de la Saskatchewan, que se trouvent à 150 milles l'une de l'autre. Le projet est entièrement prématuré.

En outre, il n'existe pas de règlements à l'égard de ces sources d'énergie hydraulique qui, à l'heure actuelle, se trouvent hors des limites de la province; or, les règlements du ministère de l'Intérieur ne visent que celles qui se trouvent dans les limites des diverses provinces. Au dire de l'honorable député (M. Rutan), nous aurions déjà conféré des privilèges semblables à d'autre compagnies; c'est possible, mais ce n'est pas une raison de continuer à agir de la sorte. Je demande qu'on en reste là jusqu'à ce que le Gouvernement ait fait une étude aprofondie de la question et arrêté une règle bien définie à l'égard de la répartition de ces sources précieuses d'énergie

Je suis fermement convaincu que le projet de loi tend uniquement à l'accaparement de la force hydraulique. L'honorable député parle de l'abaissement du coût du transport entre Winnipeg et la baie d'Hudson, mais quiconque connaît le lac Winnipeg sait qu'il est couvert de glaces pendant six mois de l'année, et que pendant les six autres mois, le transport s'effectue par les voies navigables. Par ce projet de loi, on veut tout simplement mettre la main sur d'importantes sources de force hydraulique. Pourvu que l'on sauvegarde les droits du public, je ne m'opposerai pas à l'adoption du bill; mais je tiens à la protection de ces droits.

Il est encore un autre aspect de la question. Ces importantes sources d'énergie hydraulique seront probablement bientôt dans les limites du Manitoba. On s'est prévalu de ce que cette province n'a aucun droit sur ces cours d'eau; le jour n'est pas loin, je l'espère où cet inconvénient aura disparu. Le Manitoba devrait être maître de ces sources importantes de forces hydrauliques, et je me plais à espérer qu'il ne tardera pas à devenir maître de ses pêcheries. C'est là une condition essentielle de son développement et de la protection de nos pêcheries; c'est aussi l'une des raisons qui devraient engager le Gouvernement à ne pas aller plus loin. Je considère que nous devrions nous abstenir de conférer des privilèges ou quoi que ce soit qui puisse à l'avenir entraver la liberté d'action d'une province quelconque. Il est certain que le Manitoba finira par jouir des droits en question; c'est pourquoi nous ne devons rien faire qui soit susceptible de mettre cette province dans l'impossibilité de légiférer à l'égard de sa force hydraulique.

Je ne dénonce pas le projet de loi, je ne m'y oppose pas par intérêt personnel; mais je me rends compte du devoir qui m'incombe à moi qui représente une circonscription que la question intéresse plus que toute autre, puisque les chutes dont il s'agit se trouvent à la tête du lac Winnipeg.

M. T. CHISHOLM: Je lis dans l' " Ottawa Free Press", de ce soir, que la rencontre, sur le tracé du chemin de fer de la baie d'Hudson, d'un marécage infranchissable d'une superficie de plusieurs milles a occasionné la suspension des études. Le 12 mars dernier, je donnais ici même des explications au sujet de ce marécage gelé. Je disais qu'en certaines parties du tracé de ce chemin de fer, on trouve des marécages couvrant une superficie de plusieurs milles, des marécages consistant en une sorte de mousse d'une épaisseur de deux ou trois pieds. L'effet de cette mousse est à peu près identique à celui de la sciure de bois dans une glacière. Le marécage se trouve gelé toute l'année. Tant que le sol que recouvre la mousse reste gelé, on peut traverser le marécage; mais dès qu'on déplace la mousse, la chaleur pénètre dans le sol et le dégèle, et la plate-forme de la voie enfonce dans le marécage.

Si l'on doit changer le tracé du chemin de fer de la baie d'Hudson, on ferait bien

de réserver le projet de loi actuellement à l'étude, parce que la compagnie qu'il tend à constituer en corporation doit relier son chemin de fer à celui de la baie d'Hudson. Autant vaut donc remettre l'adoption du bill jusqu'à ce que le ministre ait recueilli de plus amples renseignements.

On devrait, à titre d'essai, établir immédiatement une ligne de chemin de fer entre Prince-Albert et la baie d'Hudson afin de savoir s'il ne serait pas possible de trouver un tracé plus avantageux pour le chemin de fer de la baie d'Hudson. Dans la région du Pas, le niveau des lacs se rapproche tellement de celui du sol que les eaux, en refluant, baignent un territoire immense, et c'est ce qui détermine la formation des marécages. On m'a dit à Prince-Albert, l'an dernier, qu'on avait tiré de là un million de peaux de rats musqués au cours de l'hiver précédent, ce qui semble indiquer qu'il y avait une étendue considérable de terrain bas. Si tel est le cas, je crains fort qu'on ne réussisse jamais à construire un chemin de fer en cette partie-là du pays, et comme celui dont il s'agit ici doit se relier au chemin de fer de la baie d'Hudson, mieux vaut, je crois, renvoyer l'adoption du projet de loi jusqu'à ce qu'on ait recueilli des renseignements plus complets. On devrait, je le répète, établir immédiatement, à titre d'essai, une ligne partant de Prince-Albert, parce qu'il n'y a pas de hautes collines, de marécages infranchissables, de grandes rivières, ni d'autres obstacles sérieux entre Prince-Albert et la baie d'Hudson.

M. ALEX. HAGGART Je dois insister pour que l'étude de ce projet de loi soit renvoyée à plus tard. On dirait qu'on s'est entendu pour accaparer ce territoire. L'autre jour, nous étions appelés à examiner un projet de loi concernant un canal, mais qui, en réalité, portait sur la force hydraulique; il s'agissait de la canalisation des cours d'eau qui se trouvent entre le lac Supérieur et le lac Winnipeg. Le présent bill tend apparemment à la construction d'un chemin de fer, mais en réalité, ainsi que l'a fait voir mon honorable ami de Selkirk (M. Bradbury), c'est à la force hydraulique qu'il se rapporte. J'appelle l'attention de la Chambre sur la description qui y est faite de la ligne du chemin de fer. Aux termes de l'article 7, la ligne doit partir du Grand-Rapids (à l'embouchure de la Saskatchewan) ou de la décharge du lac Winnipeg (c'est-à-dire du fleuve Nelson), ou de quelque endroit entre ces deux points, dont l'un est au nord-est du lac Winnipeg et l'autre, au nord-ouest. Une distance d'au moins 100 milles, peut-être même de 150, les sépare l'un de l'autre. La ligne ira-t-elle vers le nord, le sud, l'est ou l'ouest? Le bill n'en dit rien. La ligne se reliera à celle du chemin de fer de la baie d'Hudson, en quelque endroit que le Gouvernement en fasse établir le tracé—car le tracé n'en est pas encore arrêté.

Mon honorable collègue de Selkirk l'a dit, le chemin de fer prévu par ce bill ne commence et n'aboutit nulle part. En interprétant ces dispositions dans un sens large, le chemin de fer pourrait suivre les bords du fleuve Nelson jusque près de la factorerie d'York. Et comme le bill tendait en premier—je ne me rapelle plus jusqu'à quel point on l'a modifié—à autoriser la construction de lignes de tramways autour des rapides . . .

L'hon. M. GRAHAM: Cette disposition-là est supprimée.

M. A. HAGGART: Fort bien. Le chemin de fer peut longer le Nelson sur un parcours de plusieurs centaines de milles. La province du Manitoba espère voir un jour ce territoire compris dans ses limites, et nous serions bien aises, quand son espoir se réalisera, que ce territoire ne fût pas grevé de législation du genre de celle-ci. Déjà une assez grande partie du domaine public se trouve aliénée. En prenant possession de ce territoire, nous n'aimerions pas à constater que quelque politicien pratique et rapineur—ce mot est trop fort, je le retire—a mis la main sur toutes les chutes d'eau faisant partie du peu d'actif qui nous reste.

Si la construction immédiate de ce chemin de fer était chose nécessaire, nous serions les derniers à nous y opposer. Je le répète après l'honorable député de Selkirk, il ne se trouve pas cinquante blancs entre le lac Winnipeg et le terminus projeté de cette ligne, à la factorerie d'York, non plus qu'en aucune autre partie de ce territoire-là. Si l'honorable député et ses amis sont prêts à faire servir leurs capitaux au développement de ce territoire, ils auront l'appui de la population de Winnipeg et de la province entière du Manitoba. Mais on aimerait avoir un projet plus défini que celui-ci.

M. CARVELL: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Est-il d'avis qu'aux termes de la loi actuelle, le gouvernement manitobain, advenant le cas où ce territoire serait ajouté à celui de la province du Manitoba, serait maître des chutes d'eau?

M. LENNOX: Le ministre . . .

M. CARVELL: C'est à l'honorable député de Winnipeg (M. A. Haggart) que je m'adresse; s'il ne se soucie pas de me répondre, fort bien.

M. A. HAGGART: La loi sur ce point n'est certainement pas claire. Il y a peu de chutes d'eau dans les limites actuelles du Manitoba. C'est la "province des prairies", une province dont le sol est uni. Les

seules chutes d'eau de quelque importance sont celles de la rivière Winnipeg dans l'est de la province. Voici comment elles ont été administrées: des particuliers ont demandé au Gouvernement fédéral un permis ou un bail relatif aux chutes, ou le droit d'exploiter les chutes d'eau de cette rivière. Mais je ne connais pas bien quels sont les pouvoirs du gouvernement fédéral.

M. CARVELL: Je poserai une autre question, si on me le permet. Dans le cas de la rivière Winnipeg, la province de Manitoba a-t-elle exercé sa juridiction sur ces chutes d'eau?

M. A. HAGGART: Oui, en ce sens qu'elle a accordé des chartes pour l'exploitation des chutes, et la ville de Winnipeg...

M. CARVELL: Dans ce cas il s'agit de la constitution d'une compagnie en corporation, mais a-t-elle exercé des droits de propriété sur les chutes d'eau elles-mêmes?

M. A. HAGGART: Je n'ai pas connaissance qu'elle en ait exercé. Une chute d'eau est une propriété d'une espèce particulière.

M. CARVELL: La question est bien simple.

M. A. HAGGART: Quant à la rivière Winnipeg, si le Dominion était propriétaire du terrain situé le long de ce cours d'eau, il n'y a aucun doute qu'il serait aussi propriétaire du lit de la rivière et que sa mainmise serait suffisante pour qu'il administre cette chute d'eau.

M. CARVELL: Il semble qu'il en est ainsi.

M. A. HAGGART: Mais, si le Dominion s'était dessaisi des terres situées le long de la rivière—et il en a aliéné un grand nombre, car ce sont les terres marécageuses et elles ont été cédées au Manitoba et appartiennent à la couronne du chef de la province de Manitoba—ou s'il en avait remis les titres soit à la province soit aux propriétaires riverains et si ceux-ci étaient pleins propriétaires d'une étendue suffisante sur les deux rives, je n'ai aucun doute qu'à titre de propriétaires riverains, ils auraient peut-être le droit d'exploiter cette chute d'eau pourvu que cette exploitation ne nuisît pas à la navigation. Nous ne voulons rien faire pour entraver l'exploitation, mais je supplie le Gouvernement de réserver le présent bill jusqu'à ce que nous le connaissions un peu mieux.

M. RUTAN: Le représentant de Winnipeg a montré beaucoup de passion dans cette affaire. Il parle de rapines commises le long de la rivière.

M. A. HAGGART: Je me suis rétracté.

M. RUTAN: L'honorable député fait ressortir que le lac Winnipeg n'est libre que pendant une partie de l'année et il en infère que le présent bill doit avoir trait exclusivement à une compagnie de force hydraulique. Cependant, il y a au Canada une foule de choses qui ne sont pas exploitées toute l'année durant et qui, néanmoins, rapportent des dividendes. Le lac Supérieur n'est pas libre toute l'année. Quant aux cultivateurs, nous constatons que plusieurs d'entre eux possèdent des lieuses qui leur coûtent jusqu'à $200 et dont ils ne se servent que pendant une dizaine de jours tous les ans. Une personne ou un groupe de personnes, achètent une batteuse mécanique au prix de plusieurs milliers de dollars pour s'en servir pendant une soixantaine de jours seulement d'une année à l'autre. Et cependant, l'usage de ces articles est la base de notre richesse. Aucune disposition du bill ne permet de dire qu'il n'a trait qu'à la production de la force hydraulique. Il se rapporte à la construction d'un chemin de fer et, incidemment, à l'affrètement de bateaux à vapeur pour les mettre en service pour les besoins de son entreprise, à l'acquisition de forces motrices et à la vente des forces qu'elle n'utilisera pas. C'est une faveur qu'on accorde à d'autres compagnies—qu'on leur a accordée depuis que le présent bill a été renvoyé au comité des chemins de fer. Je ne comprends pas quel avantage il y aurait à différer l'adoption de ce projet de loi.

Le représentant de Selkirk (M. Bradbury) déclare que ces chutes sont à des centaines de milles de tout établissement, puis il fait volte-face et dit qu'elles sont d'un grand prix, qu'elles devraient être l'objet de toute la production possible, et que nous devrions attendre afin de connaître quels arrangements peuvent être conclus avec la province de Manitoba. Ce n'est pas l'attitude qu'il faut prendre. Si nous attendons pour favoriser l'exploitation des chutes d'eau que les provinces aient utilisé toutes leurs ressources naturelles, nous serons témoins d'un marasme persistant.

M. BRADBURY: En réponse à l'honorable député de Prince-Albert (M. Rutan), je désire déclarer que, l'autre soir, quand cette question a été mise en discussion, il s'est agi de la juridiction que la province pouvait avoir à l'égard de ces chutes d'eau. Relevant une observation de ma part, le ministre a dit que, même si ses limites étaient agrandies, la province n'aurait pas plus de prérogatives qu'à présent. Nous le comprenons tous. Mais voici ma thèse: tout en admettant que nous n'avons pas actuellement juridiction à l'égard de ces chutes d'eau je crois qu'un jour viendra où le Manitoba sera maître de ses chutes d'eau et de ses terres, et en prévision de cette éventualité, je suis d'avis que le Gouvernement ne devrait pas

s'empresser de conférer des pouvoirs relativement à une chute lorsque cette démarche n'est pas nécessaire. Rien ne presse; le besoin d'utiliser cette chute ne se fait pas sentir. Si la compagnie obtenait une charte, je suis convaincu que rien ne justifierait la dépense que les promoteurs du bill projettent de faire. Il nous suffirait d'accorder cette charte pour entraver l'exploitation de cette chute d'eau.

Je sens qu'il est de mon devoir de prier le Gouvernement de différer l'adoption du bill, pour le bien du Manitoba. Je ne veux pas que l'on croie que je mets obstacle à son adoption, mais je suis d'avis qu'il faudrait d'abord tracer une ligne de conduite bien précise relativement aux chutes d'eau de la rivière Winnipeg et à celles qui se trouvent à la tête du lac du même nom. Répondant à une question relative à la rivière Winnipeg, j'ai dit que la province a des droits à exercer sur cette rivière. Elle les a acquis en grande partie grâce à la juridiction qui lui a été conférée sur les terres marécageuses et qui a entraîné l'exercice de certaines prérogatives le long de cette rivière. Le Parlement fédéral a accordé une charte, je crois; mais malgré cette charte, il a fallu obtenir des pouvoirs de la province de Manitoba avant de pouvoir toucher à cette chute d'eau.

Il y a dans cette rivière quinze ou seize immenses chutes d'eau et si tous les projets dont le Parlement est saisi doivent se réaliser, l'Ouest en souffrira beaucoup. Le long de la rivière Winnipeg, il est impossible de mettre à exécution un projet de canal sans nuire à toutes les chutes d'eau. Du reste, je ne crois pas que le projet de creuser un canal soit bien sérieux. L'intention est de s'emparer de ces chutes d'eau; cela ne souffre aucun doute et c'est l'un des motifs qui m'ont engagé à m'opposer aussi fermement à la concession des pouvoirs que cette compagnie sollicite. Si, dans le projet de loi qui est actuellement en discussion, nous conférons à la compagnie les pouvoirs qu'elle demande, je suis persuadé qu'on ne pourra rien faire avant des années pour utiliser ces chutes d'eau.

M. RUTAN: Dans ce cas, s'il ne se fait rien, ces pouvoirs ne tomberont-ils pas en déchéance au bout de deux ans?

M. BRADBURY: Je soutiens que nous ne devrions rien faire qui entraverait à l'avenir la liberté du Gouvernement. Ce pays fait des progrès rapides, la ville de Winnipeg a besoin de toute l'énergie hydraulique qu'elle peut se procurer, et un jour viendra peut-être où la force que ces chutes peuvent produire sera indispensable à la prospérité, non seulement de Winnipeg, mais d'autres grandes villes de l'Ouest. Lorsque ce jour luira, le Gouvernement devra être en mesure de disposer de ces chutes, ce qu'il ne pourrait pas faire si leur exploitation était paralysée par les prescriptions législatives actuellement à l'étude. Quant au projet de chemin de fer, ainsi que je l'ai fait observer, tous ceux qui ont prêté attention aux délibérations du comité savent fort bien qu'il n'existe aucun plan bien arrêté.

Si la ligne part du sud, par exemple d'un endroit situé sur les bords du lac Winnipeg ou à l'embouchure du fleuve Nelson, ses deux extrémités seront à 150 milles de distance, et il n'est pas raisonnable de demander à la Chambre une charte de chemin de fer sans lui donner des renseignements plus précis que ceux que nous avons concernant le point de départ et l'autre extrémité de la ligne. Je prierai donc le ministre de réserver le présent bill afin que le Gouverement puisse être en mesure de soumettre une politique bien tranchée relativement à ces chutes d'eau, et surtout à celles qui se trouvent hors des limites de la province. Naturellement, il n'a aucun projet; la législation n'a aucunement trait aux chutes d'eau situées au delà des frontières des différences provinces. Il y a dans le fleuve Nelson trois ou quatre chutes d'eau qui sont peut-être aussi grandes que la première chute de Sea-Falls, et pas une n'est protégée par le règlement établi par le département de l'Intérieur. Je suis d'avis que la Chambre devrait examiner attentivement cette question avant que nous allions plus loin.

M. S. SHARPE: En parcourant le bill, je ne trouve aucune disposition fixant un délai pour le commencement des travaux et pour le parachèvement de l'entreprise.

L'hon. M. GRAHAM: La loi générale sur les chemins de fer s'applique au présent cas.

M. S. SHARPE: Je comprends que la loi générale sur les chemins de fer s'applique; cependant, si la compagnie négligeait de commencer les travaux dans les délais fixés par cette loi et si elle venait nous demander de faire revivre sa charte, elle l'obtiendrait aisément, car le comité des chemins de fer, depuis que j'en fais partie, a pris pour règle de renouveler les chartes machinalement. Le renouvellement de ces chartes a provoqué des objections intermittentes, mais celles-ci n'ont eu aucun résultat, pour ainsi dire. A mon avis, la députation perd trop de temps à lutter contre les empiètements de ces compagnies privées. Ces dernières soumettent des projets de loi qui sont censés avoir trait à des chemins de fer qui, en réalité, se rapportent à des chutes d'eau. Non seulement à la présente session, mais à la dernière, nous avons passé des jours entiers à lutter contre des compagnies qui désirent s'emparer de chutes d'eau qui devraient être laissées sous l'autorité législative des différentes provinces. Il me semble anormal que des ques-

tions qui intéressent une province, la Colombie-Anglaise par exemple, soient réglées par les représentants des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveou-Brunswick et de Québec.

L'hon. M. GRAHAM: La compagnie du pont et du chemin de fer de Burrard-Inlet . . .

M. S. SHARPE: Il me semble anormal que les représentants de la province de Québec puissent fixer les conditions auxquelles une compagnie de chemin de fer de pénétration entrera dans la ville de Toronto. Je suis d'avis que le ministère devrait prendre une décision et établir des règles invariables d'après lesquelles toutes les compagnies pourraient obtenir une charte de plein droit à des conditions bien déterminées. Je crois aussi qu'il devrait statuer que toutes ces questions seront soumises à un sous-comité dont les membres seraient choisis parmi les représentants de la province intéressée dans l'entreprise de ces compagnies de chemins de fer.

Ainsi, un bill d'intérêt privé concernant un chemin de fer desservant la Colombie-Anglaise pourrait être renvoyé à un sous-comité composé de représentants de cette province.

M. CARVELL: Que dirait l'honorable député si le chemin de fer desservait les territoires du Nord-Ouest? Soumettrait-il le bill au représentant du Yukon? Le projet de loi qui est actuellement en discussion concerne exclusivement les territoires du Nord-Ouest.

M. S. SHARPE: Dans ce cas, je proposerais que les représentants des différentes provinces de l'Ouest fussent les membres d'un sous-comité. Ils connaissent mieux que nous la situation locale.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

L'heure consacrée à la discussion des bills d'intérêt privé étant écoulée, la Chambre se déclare en comité des subsides.

Chemin de fer national transcontinental, tracé et construction, $27,000,000.

M. R. L. BORDEN: Le ministre veut-il nous dire ce qu'on a fait pour recueillir les renseignements nécessaires concernant le classement qui devait servir de base aux soumissions?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): C'est ce qu'on appelle les études préliminaires sur le terrain. Les estimations reposent sur les observations faites à la surface du sol par les ingénieurs et sur des sondages ou forages.

M. R. L. BORDEN: Je demande des renseignements, parce que je suis dans une malheureuse ignorance à l'égard de toutes ces questions. Je suppose que. lorsque le Gouvernement a demandé des soumissions qui devaient être basées sur des prix de série relatifs à chaque catégorie de travaux, il lui était indispensable de connaître la nature du sol, et d'avoir une idée suffisante de la quantité de roche compacte, de cailloux et de terre meuble pour laquelle il aurait à payer en fin de compte. Je ne conçois pas comment il pouvait décider qu'une soumission était plus élevée qu'une autre à moins de posséder ces renseignements; et je me demande comment il pouvait juger de la valeur respective des différentes offres, à moins que les données qu'il avait ne fussent suffisamment exactes et propres à inspirer confiance. Ce que le ministre a appris à la Chambre cet après-midi indique qu'il existe de singulières différences. Qu'on me permette de citer un exemple. Dans le territoire compris dans l'entreprise n° 1, on calculait qu'il n'y avait pas de roche de fond. Quatre-vingt-quinze pour cent de l'entreprise sont achevés et on ne connaît pas encore le résultat définitif; mais à l'égard de ces 95 p. 100, le calcul indique la présence de 42,219 verges cubes de roche de fond. L'estimation avait donné 129,379 verges cubes de cailloux. Relativement à ces 95 p. 100, les rapports accusent au moins 938,728 verges cubes de cailloux. L'estimation avait indiqué 1,841,152 verges cubes d'excavation dans la terre meuble. 95 p. 100 de l'entreprise sont achevés et on n'a trouvé que 520,728 verges cubes de déblais ordinaires.

Si le Gouvernement ne possédait pas de données plus précises que ces résultats semblent l'indiquer, comment a-t-il pu juger des soumissions? Je ne veux pas tirer de conclusion erronée, mais on conçoit facilement qu'on a pu accepter comme la plus basse une soumission qui, en réalité, était la plus élevée, si les données n'étaient pas plus exactes que dans ce cas-ci. Quelle est l'explication que donne le ministre?

L'hon. M. GRAHAM: Voici toute l'explication que je puis donner: J'apprends que la pratique qui prévaut au Canada a été adoptée par le corps du génie; on fait des études préliminaires et on indique sur le plan les sinuosités du sol, ainsi que les quantités approximatives de chaque catégorie de déblais dans chaque section.

M. BARKER: Pour préparer ces estimations, comment s'est-on assuré des quantités approximatives de cailloux et de terre?

L'hon. M. GRAHAM: Je suppose qu'on a agi comme pour tous les chemins de fer; mais, n'étant pas ingénieur, je ne puis entrer dans les détails du métier.

M. BARKER: S'il faut en juger par les résultats, on ne s'en est jamais assuré.

M. R. L. BORDEN: Je suis porté à croire que n'importe qui aurait pu hasarder une estimation aussi exacte, les yeux fermés et sans s'approcher des lieux.

L'hon. M. GRAHAM: Si je comprends bien, le personnel des ingénieurs a suivi la pratique ordinaire. M. Dunn occupe aujourd'hui un poste de confiance à l'emploi de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, et tous les ingénieurs qui ont quitté notre service ont été engagés par d'autres compagnies de chemins de fer, et mis à la tête de travaux semblables. Je crois que nos employés étaient de bons ingénieurs. Ils ont préparé des estimations, les soumissions ont été basées sur les quantités aproximatives qu'ils ont fournies, et nous avons adjugé les entreprises aux plus bas soumissionnaires.

M. R. L. BORDEN: Si les ingénieurs étaient bons et s'ils ont suivi la pratique qui prévaut au Canada, je suppose que c'est une pratique qui doit donner des résultats satisfaisants. Je ne suis pas prêt à dire quel est le vrai coupable; cependant, si les premières estimations étaient exactes, les accusations de classement abusif sont certainement fondées. Il est complètement impossible de croire qu'il n'y a pas un vice radical quelque part. Ou le travail a été exécuté avec une incompétence ou une incurie incroyables en premier lieu, ou bien le classement définitif n'est pas exact. Dans l'exercice de ma profession, j'ai appris quelque chose à ce sujet, et je sais qu'on n'a jamais obtenu des résultats aussi absurdes lorsque le travail s'est fait convenablement dans les deux cas. C'est un état de choses scandaleux. Voici une estimation qui donne 1,841,152 verges cubes de déblais ordinaires; l'entreprise est achevée jusqu'à concurrence de 95 p. 100 et, pourtant, nous constatons que le classement n'accuse que 520,726 verges cubes de déblais ordinaires, soit environ 30 p. 100 de la quantité estimée. Il y a dans cette affaire quelque chose d'abominable. Le ministre prétend-il dire que c'est ainsi que se construisent les autres chemins de fer au Canada? Je connais quelque chose de ces entreprises et je n'ai jamais entendu parler de rien de tel. Je serais bien aise d'écouter l'explication que le ministre peut donner.

L'hon. M. GRAHAM: La prétention de mon honorable ami est fondée, mais nous ne pouvons pas, cela va sans dire, nous prononcer au sujet de tout le classement avant que le tribunal d'arbitrage rende sa sentence, alors que les quantités pourront être modifiées sous certains rapports. En lisant certains papiers l'autre jour, il m'est venu à l'idée que les ingénieurs dans leurs études et leurs estimations préliminaires n'ont pas interprété les mots roche de fond ou cailloux de la même manière que les ingénieurs qui ont classé les déblais.

M. BARKER.

M. BARKER: La principale différence est entre la terre et les cailloux.

L'hon. M. GRAHAM: A la surface du sol, il pouvait ne pas y avoir de roche compacte, ainsi qu'il est indiqué relativement à la première entreprise.

M. LENNOX: La grosseur de la roche doit excéder une verge.

L'hon. M. GRAHAM: L'un des articles stipule que la roche compacte comprend tout ce qu'il vaut mieux déplacer au moyen du pétardement. Les ingénieurs font un classement différent de celui que nous jugerions à propos de faire, et je constate que parfois ils appellent roche compacte ce qu'un profane nommerait autrement. Mais, en admettant tout cela, j'avoue que les quantités estimatives ne se rapprochent pas autant qu'elles le devraient des quantités réelles. Il ne servirait de rien de soutenir le contraire. Cependant, il existe souvent un écart entre l'estimation et le coût d'autres chemins de fer. Ainsi, l'embranchement sur Sudbury du Pacifique-Canadien a coûté, si je ne me trompe, le double du prix estimatif. Je ne dis pas que cela dépendait du classement; je ne parle que du coût de la ligne, prise dans son ensemble. Dans la préparation de leurs estimations, les compagnies de chemin de fer font souvent des erreurs considérables, mais le public n'en a pas connaissance comme il a connaissance des erreurs dans le cas d'une entreprise publique comme celle-ci. Si l'Etat ne paie pas plus qu'il ne doit, il importerait peu, selon moi, que l'estimation fût erronée si cela n'était pas de nature à induire le Parlement en erreur relativement au coût de l'entreprise.

M. BARKER: Ce n'est pas de cela qu'il s'agit.

L'hon. M. GRAHAM: C'est de cela que je parle et, lorsque les arbitres auront terminé leur enquête, j'ai pleine confiance que l'Etat ne paiera que ce qu'il doit, et que le tribunal d'arbitrage établira bien le classement.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre doit savoir qu'il y a une manière convenable de construire un chemin de fer. D'abord, les études préliminaires ont lieu, puis le tracé est choisi. En choisissant le tracé, les ingénieurs doivent s'assurer non seulement du cubage des tranchées, mais aussi de leur composition. Comment procèdent-ils? Le ministre dit qu'ils examinent la surface du sol. Erreur. Ils creusent des puits d'essai dans chaque section jusqu'au niveau de la voie ferrée et leur classement doit être exact, à 10 p. 100 près. Ainsi que le ministre l'a dit, un écart de 15 p. 100 est un écart énorme. Or, que constatons-nous dans la première section de la ligne?

Les ingénieurs font rapport qu'il n'y a pas de roche compacte tandis qu'en réalité il y en a 40,000 verges; ils calculent qu'il y a 150,000 verges de cailloux et il y en a 700,000 verges; ils estiment qu'il y a 18,000 verges d'argile ou de terre, bien qu'il y en ait 500,000 verges. En pareil cas, comment obtenir des soumissions satisfaisantes? Les estimations étaient telles que ceux qui se sont basés sur les quantités indiquées par les ingénieurs n'avaient aucune chance.

Le ministre dit que la même chose est souvent arrivée. Je le mets en défi d'indiquer un seul cas où des erreurs aussi palpables aient été commises lors des études du tracé d'un chemin de fer à moins qu'on n'ait rencontré une couche de terrain beaucoup plus étendue que les ingénieurs ne l'avaient prévue. Chose étrange, le cubage des tranchées est à peu près exact. L'erreur ne provient que du classement, du partage. Si celui qui enlève de la terre est rétribué comme s'il enlevait des cailloux, et si celui qui enlève des cailloux est rétribué comme s'il enlevait de la roche compacte, la faute retombe sur le département ou sur le personnel des ingénieurs qui dirigent les études du tracé. Lorsqu'il y a 40,000 verges de roche compacte là où on avait calculé qu'il n'en existait pas, et lorsqu'on enlève des cailloux ou bien de la terre, l'entrepreneur reçoit trois ou quatre fois la somme qu'il aurait reçue si les études du tracé avaient été bien faites. Il y a eu erreur quelque part. On ne nous a pas expliqué quand ni comment elle a eu lieu. Chacun sait que, lors de la construction d'un chemin de fer, les premières estimations des ingénieurs qui ont établi la tracé sont conservées dans un cahier, et que chaque semaine pendant l'exécution des travaux on en vérifie une partie. Le département devrait avoir un cahier semblable afin de s'apercevoir aussitôt des erreurs. On ne nous a pas dit si on a fait observer à l'ingénieur des travaux que le classement était défectueux, lorsqu'on s'est aperçu que les choses allaient mal. Nous devrions obtenir des explications, mais nous n'en obtenons pas. Il me semble que les travaux ont été exécutés en l'absence de toute surveillance. Le ministre dit que les comptes définitifs ne sont pas établis, que le classement est encore à l'étude. A propos de la question de la section dont nous nous occupons maintenant, je voudrais savoir dans quelle proportion les comptes provisoires ont été payés, si cette proportion ne dépasse pas les quantités établies dans les premières estimations des ingénieurs et s'il ne serait pas possible, outre le pour-cent que retient le Gouvernement et le dépôt fait par l'entrepreneur de mettre l'Etat à l'abri de semblables exactions. D'après quel classement a-t-on rétribué l'entrepreneur, et quel est le chiffre de la retenue, en sus des 10 p. 100 usuels, destinés à permettre au Gouvernement d'exercer les droits qu'il pourrait avoir lors du classement définitif.

M. BARKER: Le ministre a parlé comme si la grande différence entre cette matière était entre les quantités de roche compacte et de cailloux. Allons donc! ce n'est là qu'une bagatelle auprès des faits réels. Le mal provient de l'écart énorme entre les déblais ordinaires et les déblais provenant de la roche compacte et des cailloux. S'il s'agissait simplement de la différence entre la roche de fond et les cailloux, l'affaire aurait beaucoup d'importance; mais cela n'est rien comparé aux pertes immenses que cause à l'Etat le paiement des travaux ordinaires d'excavation sur le pied des travaux d'enlèvement de la roche compacte ou des cailloux. Le ministre n'a aucun doute qu'on a suivi la pratique ordinaire des compagnies de chemins de fer. Je l'espère et, dans ce cas, il peut nous indiquer, verge par verge et d'un bout de la ligne à l'autre, ce que les ingénieurs ont fait avant que ces entreprises eussent été accordées. Il ne s'agit pas de simples conjectures. Le ministre a les papiers sous la main, pourquoi ne les communique-t-il pas? Pourquoi n'obtenons-nous pas ces explications lorsqu'on nous demande d'ouvrir un crédit de $27,000,000 pour la poursuite de cette entreprise? Pourquoi le ministre ne nous apprend-il pas où et comment ces différences se sont produites? Il n'est pas nécessaire d'être ingénieur pour savoir que, si elles étaient préjudiciables aux entrepreneurs et si le Gouvernement cherchait à se prévaloir du marché, les cours de justice du pays dégageraient les entrepreneurs de leurs obligations à cause des données trompeuses fournies au nom de l'Etat. Il en est ainsi et le ministre le sait.

M. CARVELL: Dois-je comprendre que l'honorable député déclare que si les ingénieurs qui ont établi le tracé avaient calculé qu'une tranchée renfermait 75 p. 100 de roche et si le concessionnaire des travaux, ayant accepté l'entreprise d'après le cahier des charges, avait découvert que la tranchée n'en contient que 25 p. 100, ce dernier aurait un recours contre la commission pour abus de confiance?

M. BARKER: Je déclare que si un tribunal découvrait que les données inexactes qui ont été fournies ont été d'une injustice aussi évidente envers l'entrepreneur—dans le présent cas, c'est l'Etat qui en souffre—ce tribunal dégagerait l'entrepreneur de sa responsabilité.

M. CARVELL: Une autre question. L'honorable député sait-il qu'à l'égard de ces différents travaux, les entrepreneurs n'ont reçu, lors de la publication des avis d'adjudication, aucun renseignement relatif aux

quantités respectives de roche compacte, de cailloux ou de terre?

L'hon. M. HAGGART: L'honorable député est-il certain de ce qu'il affirme?

M. CARVELL: Oui.

M. BARKER: J'ai été mêlé à des entreprises de chemins de fer. Avant qu'une compagnie passe un marché comme celui que le Gouvernement a passé, ses ingénieurs parcourent à plusieurs reprises chaque mille de la ligne, et ils s'assurent avec toute la précision possible, au moyen de puits, de forage et d'études préliminaires, de la nature du sol.

M. CARVELL: L'honorable député sait-il si ces renseignements ont été fournis aux entrepreneurs lorsqu'ils ont soumissionné?

M. BARKER: Si une compagnie de chemin de fer entreprenait de construire une ligne nouvelle dans un pays comme celui-là —et je pense en ce moment à une entreprise semblable—elle ferait faire des études très minutieuses sur chaque mille du parcours et elle aurait, comme le Gouvernement a, si l'assertion du ministre est exacte, un état de forages et de mesurages faits de mille en mille le long de la ligne.

L'hon. M. HAGGART: A toutes les cent verges.

M. BARKER: De mille en mille par sections de cent verges. Elle connaîtrait le cubage des tranchées, les essais, la nature des puits et des forages et, si les différences étaient aussi énormes qu'on les représente, la fraude serait si évidente qu'aucun tribunal ne déciderait que l'entrepreneur est lié par son marché à cause du sol et des données évidemment et intentionnellement trompeuses.

Le ministre déclare qu'il y a un écart entre les quantités de cailloux et de roche compacte. Allons donc! la grande différence provient de ce qu'on a converti de grandes quantités d'excavation dans la terre en enlèvement de cailloux ou de roche compacte—non de ce qu'on a converti l'enlèvement des cailloux en enlèvement de roche de fond ou *vice versa*. C'est à ces endroits que l'estimation officielle a été énormément dépassée.

Personne ne soutient qu'un écart de 15 ou même de 20 p. 100 indiquerait autre chose qu'un peu de négligence de la part du personnel, négligence dont nous ne pourrions pas tenir le Gouvernement ou une compagnie responsables; mais il est absurde de dire que les directeurs d'une compagnie de chemin de fer ne seraient pas responsables de différences aussi énormes que celles que ce rapport accuse. Ils chasseraient tout le monde pour cause d'incompétence, à moins qu'ils ne craignissent de le faire parce qu'ils auraient trempé dans la fraude. Pas un homme d'affaires n'ignore que les choses se passeraient ainsi. Dans des cas aussi difficiles, je sais qu'une compagnie a envoyé ses ingénieurs sur les lieux par trois fois. Elle les a envoyés une première fois pour obtenir une estimation et elle les a envoyés une deuxième et une troisième fois avant de soumettre leurs arpentages pour soumissions. Ensuite, les entrepreneurs sont venus, et la compagnie a retiré le plein bénéfice des dépenses faites pour ces études préliminaires.

Mais que se passe-t-il? Le ministre ne peut pas nous communiquer le résultat de ces études préliminaires. Il ignore s'il en existe. Il annonce vaguement que le Gouvernement a fait ce que font ordinairement les compagnies. Il devrait savoir s'il a le résultat de ces études. S'il l'a, il était de son devoir d'en prendre connaissance et de découvrir sur qui retombe la responsabilité de cette énorme dépense absolument imprévue et inautorisée. C'est ce dont je me plains. Il ne lui sert de rien de demander $20,000,000 et de nous déclarer qu'il n'a aucun doute qu'on a fait dans le présent cas ce qui se fait ordinairement. Il devrait savoir ce qu'on a fait et s'assurer s'il y a encore à l'emploi du Gouvernement des gens qui ont, de propos délibéré, fait de faux calculs ou qui ont été si négligents qu'ils étaient pires que des menteurs et des coquins.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'oserais pas imiter l'exemple de mon honorable ami qui accuse les gens d'être des menteurs et des coquins. Je suis assez charitable pour croire que les autres sont aussi honnêtes que moi jusqu'à preuve du contraire. On ne fait pas de bien à sa cause en lançant des injures. L'honorable député peut être très renseigné sur les questions de chemins de fer, mais j'ose dire parmi ceux qui l'ont entendu que pas un seul membre de la Chambre ne croira que mon honorable ami a prouvé clairement que les entrepreneurs basent leurs offres sur les quantités ou le classement que le Gouvernement leur communique.

M. R. L. BORDEN: Prennent-ils connaissance des estimations officielles avant de soumissionner?

L'hon. M. GRAHAM: Non. Ils ne connaissent rien des quantités que les ingénieurs de l'Etat ont calculées.

M. R. L. BORDEN: Le Gouvernement fait faire certains essais et forages et calcule du mieux qu'il peut les quantités définitives des déblais—ces renseignements ne sont-ils pas communiqués de quelque manière aux entrepreneurs?

L'hon. M. GRAHAM: Une partie l'est et l'autre ne l'est pas. On remet aux entrepreneurs un plan qui indique la nature probable du sol en différentes parties du pays.

M. BARKER: D'après le résultat des études officielles ?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, mais les ingénieurs de n'importe quelle compagnie sont censés découvrir par eux-mêmes, sans qu'on leur fournisse le moindre indice, la quantité de roche compacte. On ne leur communique pas les quantités, mais seulement un plan de ce qui se trouve dans les différentes sections. L'exactitude des renseignements n'est pas garantie. Lorsque les entrepreneurs sont des hommes pratiques, ils envoient leurs propres ingénieurs sur les lieux et basent leurs soumissions sur les renseignements qu'ils possèdent, et non sur ceux que nous leur donnons; voilà ce qu'ils font presque toujours. Le Gouvernement, ou une compagnie, ne leur indique sur le plan que l'aspect général du pays.

M. BEST: Cette entreprise est-elle adjugée à tant par verge pour la roche de fond, tant pour les cailloux, et ainsi de suite?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. BEST: Dans ce cas, que leur importe le nombre de verges? Mais il en est autrement lorsqu'il arrive aussi souvent que ce qui avait été classé comme excavation dans la terre devient de l'excavation dans la roche compacte.

L'hon. M. GRAHAM : Bien que j'aie répondu à sa question, l'honorable député ne réussira pas à m'éloigner du sujet de la discussion.

Je faisais observer que le représentant d'Hamilton (M. Barker) avait, peut-être involontairement, voilé à la Chambre une partie de l'affaire. Si je n'avais pas été au courant de la question, il m'aurait fait croire, et je ne doute pas qu'il ait fait croire aux députés sans expérience que nous avons fourni les quantités aux entrepreneurs et que ceux-ci ont basé leurs soumissions sur ces quantités. Ils n'avaient pas les quantités, mais un plan seulement, et ils ont préparé leurs soumissions à l'aide de leurs propres renseignements et du plan fourni par la commission. C'est ce qui arrive dans le cas des entrepreneurs à l'emploi d'une compagnie. La compagnie, ne leur communique pas les quantités estimatives préparées par son ingénieur. Celles-là servent à sa propre gouverne. Les entrepreneurs sont tenus de se renseigner et de courir des risques.

Puisque l'honorable député (M. Best) m'a posé la question, je lui dirai que nous payons les travaux d'excavation aux prix de série d'après la quantité de déblais provenant réellement des tranchées, et que dans plusieurs cas les estimations de l'ingénieur ont été dépassées, non pas quant aux quantités mais quant au classement.

L'hon. M. HAGGART : Quelle différence y a-t-il entre communiquer les quantités et communiquer le plan, si de tant de terre, de cailloux et de roche de fond à enlever tel qu'indiqué sur le plan. . . .

M. LENNOX: Le représentant de Carleton (M. Carvell) fait signe que non.

M. CARVELL : Puisque l'honorable député parle de moi, je puis dire qu'il n'en est pas ainsi. La commission ne fournit jamais ces renseignements à un entrepreneur. Ils ne se trouvent sur le plan.

L'hon. M. HAGGART : L'honorable député diffère donc d'opinion avec le ministre qui déclare qu'on remet le plan à l'entrepreneur et que le classement est indiqué sur ce plan.

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député (M. J. Haggart) m'a peut-être mal compris.

La différence entre nous n'est qu'une différence de mots. J'ai dit que sur le profil on employait le mot "probablement".

Une VOIX: Probablement quoi?

L'hon. M. GRAHAM: Par exemple: probablement de la roche détachée.

L'hon. M. HAGGART: C'est comme cela que le Gouvernement se tire d'affaire. Parce que si la désignation était spécifiée, il serait lié par la quantité.

L'hon. M. GRAHAM: Certainement.

L'hon. M. HAGGART: Et dans le contrat le Gouvernement se garde soigneusement de garantir les quantités indiquées sur le profil, ou aucune autre chose. C'est sur des quantités probables que l'entrepreneur fait ses calculs.

L'hon. M. EMMERSON: Ce n'est même pas la quantité probable. Le contrat dit seulement: probablement de la roche détachée, "probablement de la terre", et ainsi de suite.

L'hon. M. HAGGART: Je n'ai pas dit et je ne voulais pas dire des quantités. Les quantités ne sont jamais indiquées sur le profil, mais les sections sont marquées, "probablement du roc", "probablement de la roche détachée" et ainsi de suite. N'est-ce pas aussi facile à l'entrepreneur qu'à l'ingénieur du département de calculer la quantité d'excavation dans le roc, la roche détachée, ou la terre?

L'hon. M. GRAHAM: L'entrepreneur en prend le risque.

L'hon. M. HAGGART: Il accepte le risque parce qu'il y a dans le contrat la con-

dition que le Gouvernement n'est pas responsable de la quantité indiquée sur le profil ou autrement. C'est là le risque que l'entrepreneur est obligé d'accepter. Mais les quantités, pour toutes fins pratiques, sont marquées sur le profil. L'entrepreneur les connaît avant de soumissionner. Le ministre dit que la plupart des entrepreneurs vont examiner le terrain. Quelle absurdité! Les neuf dixièmes des entrepreneurs n'ont jamais vu le terrain avant de signer le contrat. Ils s'informent du caractère des excavations à faire si c'est de la terre, de la glaise, argile endurci, de la roche détachée ou du roc; ils se basent sur le profil pour leur estimation, et ils font leurs soumissions en conséquence. Je n'ai jamais vu spectacle semblable à celui qui nous a été donné ici ce soir. L'honorable ministre dit et a dit dans son discours précédent: Quelle différence cela fait au pays si le pays reçoit la valeur de son argent? Notre prétention est que ceux qui ont fait les études de terrain et ont fait la désignation et le classement des travaux à faire étaient ou complètement incompétents—ce dont le Gouvernement est responsable—ou qu'il y a eu fraude dans le paiement des travaux jusqu'à ce jour. C'est ce que nous essayons à découvrir et que nous avons le droit de savoir. Lorsque le Gouvernement a découvert que l'on dépassait considérablement les quantités estimées, il aurait dû chercher à en connaître la raison, et nous avons le droit de savoir ce qu'il a fait

Aucun renseignement de ce genre n'a été donné à la Chambre. Le Gouvernement aurait dû être alarmé en voyant que les quantités dépassaient tant les estimations, et il aurait dû arrêter les travaux et faire une enquête sur la compétence des ingénieurs, et il devrait être en état de donner à la Chambre de meilleures raisons que celles qu'il a données jusqu'à présent de cet excès considérable dans les quantités. C'est le Gouvernement qui a commencé cette entreprise et a dit à la Chambre ce qu'elle coûterait. Mais lorsque le Gouvernement a découvert que le coût allait presque doubler, il aurait dû avoir des raisons suffisantes à donner à la Chambre de cette augmentation. Cependant, on ne nous donne pas le moindre renseignement à ce sujet.

M. LENNOX: Le ministre n'a pas été aussi explicite que je l'aurais désiré au sujet des études préliminaires. Mais je suppose qu'il l'a été autant que ses renseignements le lui permettaient. Je regrette qu'il ne se soit pas renseigné exactement sur ce qui avait été fait, afin de connaître dans quelles conditions les entreprises ont été accordées. Nous n'avons pas besoin de beaucoup de renseignements pour comprendre que pour que les soumissions soient accordées d'une manière juste, il faut que le département, avant de les accepter, ait en sa possession une estimation assez précise des excavations à faire. S'il ne prend pas cette précaution, alors le prix des travaux n'est pas précis, et la prétention que l'on s'est assuré quelle était la plus basse soumission est absolument fausse. Ou bien le Gouvernement a rempli son devoir et a employé des ingénieurs compétents qui ont fait des études régulières et suffisantes, ont creusé les puits ordinaires d'essai, et exécuté les autres travaux de ce genre pour constater autant que possible les quantités de déblais et d'excavations à faire dans la construction du chemin de fer, ou bien, s'il n'a pas fait cela, il a manqué à son devoir, il a trompé le pays et a commencé cette entreprise sans avoir pris tous les renseignements voulus. Bien que le ministre nous dise qu'il a employé des ingénieurs compétents d'une extrémité à l'autre des 1,800 milles, je n'en trouverais pas moins des écarts dans le classement. Je pourrais montrer que dans certains cas on s'est trompé en moins pour les excavations à prix élevé et en plus pour les excavations à prix bas; mais je ne pourrais pas trouver que la même chose se répète sur toute la longueur des 1,804 milles, savoir que les quantités de roc vif et de roche détachée ont quadruplé et quintuplé dans plusieurs cas, et que dans chaque cas sans exception. les excavations faciles de matériaux ont diminué. Mais c'est pourtant ce que nous constatons.

Le tableau que le ministre nous a fourni cet après-midi montre que dans chaque cas où des excavations considérables ont été faites, la quantité de roc vif et de roche détachée a augmenté considérablement et que la quantité d'excavation à bas prix a diminué. Il y a trois ou quatre cas où c'est différent. Par exemple, dans la section n° 7, la quantité de roc vif était estimée à 633,000 verges cubes et la quantité que l'on a trouvée est de 533,000 verges cubes; mais dans ce cas-ci il n'y a encore que 46 p. 100 de l'ouvrage qui a été fait. Dans quelques autres cas c'est la même chose. Par exemple, dans la section n° 12, la quantité estimée de roc vif est de 990,000 verges cubes, et la quantitée excavée n'est que de 188,000. Pour la roche détachée l'estimation était de 633,000 verges cubes et on en rapporte déjà 130,000, mais dans ce cas-ci encore, il n'y a que 8.8 p. 100 de l'ouvrage qui a été fait. Il en est ainsi jusqu'au bas de la liste. Par exemple, dans la section n° 14, la quantité de roc vif est au-dessous de la quantité estimée, mais dans ce cas-ci, la quantité de roche détachée a augmenté de 210,000 verges cubes à 707,000 verges cubes, et il n'y a que 28 p. 100 des travaux d'exécutés.

M. J. HAGGART.

Tel est l'état de choses que nous constatons d'une extrémité à l'autre de ces 1,800 milles. Le système est invariable; les quantités de roc vif et de roche détachée ont augmenté dans des proportions énormes tandis que les excavations ordinaires sont presque disparues de la vue. Nous pourrions comprendre qu'une erreur ait lieu de temps à autre. Des ingénieurs compétents nous disent que nous pourrions allouer 10 p. 100 pour les erreurs de classement, mais l'estimation des quantités totales devrait être exacte. Aucun ingénieur compétent ne dira que ces différences énormes soient possibles, lorsque les premières études ont été faites par des ingénieurs capables et que le classement a été fait ensuite honnêtement par des ingénieurs habiles.

Examinons quelques autres chiffres. Prenons les deux premiers marchés. Il est dit dans ces marchés qu'il n'y a pas de roc vif, ou qu'il n'y en a qu'une petite quantité, dans un cas 30,000 verges cubes de roche détachée et dans l'autre 60,000 verges cubes. Ces deux marchés comprennent une distance de 58 milles. Qu'est-ce que cela indique? Cela indique que c'est une région de terrains agricoles ou il n'y a pratiquement pas de roches. Cependant, lorsque l'on arrive au résultat, nous trouvons que la quantité de roche détachée s'est élevée de 130,000 verges cubes à 938,000 verges cubes. Le marché de la section n° 8 fait frémir. L'estimation est de 918,000 verges cubes de roc vif et on en rapporte 1,365,625 verges cubes. L'estimation de roche détachée est de 395,000 verges cubes qui se sont augmentées à 1,382,000. L'excavation dans la terre ordinaire qui était estimée à 3,091,000 verges cubes est tombée à 869,000 verges, et il n'y a encore que 67 p. 100 de l'ouvrage qui est fait.

Prenons le marché de la section n° 10. Le roc vif a été estimé par des ingénieurs compétents à 776,000 verges cubes, et on est rendu à 2,849,000 verges pour 87 pour 100 des travaux. L'estimation qui était de 270,000 verges de roche détachée est rendue à près de 1,500,000 pour 87 p. 100 des travaux. J'ai pris quelques-uns de ces autres marchés parce qu'ils n'étaient pas compris dans les plaintes de M. Woods. Voyons le dernier marché, celui de McArthur. Ici, l'estimation par les ingénieurs était de 3,696,000 verges cubes de roc vif, et l'on est rendu à 6,415,869. La roche détachée était estimée à 733,000 verges et l'on est rendu à 2,056,000. L'estimation pour les excavations ordinaires était de 11,000,000 de verges, et elle est tombée à 2,215,000 pour 93 p. 100 et 93 p. 100 seulement des travaux sont exécutés.

Ces chiffres étonnent tout le monde excepté cette commission qui nous combat aujourd'hui et le Gouvernement qui la défend, et je demanderai au ministre parce qu'il n'est pas encore enfoncé jusqu'aux épaules comme quelques-uns le sont: qu'allez-vous faire? Il est inutile de tergiverser ni de retarder dans cette question. Le ministre a dit l'autre soir qu'une commission d'ingénieurs experts était occupée en ce moment à trouver l'explication de ces écarts. Où en sont rendus les travaux de cette commission? Elle n'a à peu près rien fait. Elle ne renseigne aucunement le public, ni le Gouvernement, ni les membres de cette Chambre.

Mon honorable ami le député de Carleton (M. Carvell) faisait partie du comité Hodgins et, il y a deux ans et demi, lui et d'autres membres de la droite qui faisaient partie de ce comité ont fait tous leurs efforts pour enrayer la continuation de l'enquête Hodgins que la Chambre nous avait ordonné de faire par la motion du premier ministre, motion qui ordonnait de faire une enquête au sujet de toutes les accusations contenues dans les divers documents soumis au comité. Ces membres du comité nous ont combattus, et à l'aide de leur majorité ont empêché de faire l'enquête. Et pourquoi? Parce que ces arbitres étaient à l'œuvre, et que l'on serait intervenu dans leurs travaux. On nous disait que nous aurions immédiatement un rapport qui serait satisfaisant et concluant sur toutes les questions. Deux ans et demi ont passé, et nous n'avons pas avancé d'un pas dans cette question en tant que résultat pratique. J'en appelle au ministre et je lui dis, sur ma responsabilité de membre de cette Chambre, que cette commission au lieu de s'efforcer de trouver pour nous où est le mal, a, du commencement à la fin, et avec une persistance constante, empêché l'enquête de se faire.

Dans le rapport de la commission déposé sur le bureau de la Chambre à la demande de l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) chaque page et chaque ligne de ce rapport tendent à empêcher une enquête pleine et entière de la question. Voilà comment agit la commission, et je dis que le ministre est celui sur qui pèse la responsabilité plus que sur tout autre, et s'il veut conserver sa réputation, s'il veut rendre justice au public, s'il ne veut pas que ce chemin de fer devienne un parfait scandale d'un bout à l'autre du pays et aux yeux de tous les pays du monde, il devrait prendre cette question à cœur et s'efforcer de protéger le public et mettre fin a ce système. Je parle en toute sincérité. J'ai consacré beaucoup de temps à étudier la question, et je me propose de lui en consacrer davantage si c'est nécessaire. Je dis donc que cette entreprise, de la manière qu'elle est exécutée, devient l'une des plus iniques qui aient jamais existé sur ce continent—et pourtant, on a vu il y a quelques années de très grandes iniquités au sud de notre frontière.

Le ministre n'est pas encore aussi enfoncé dans l'affaire que d'autres le sont, et je crois devoir lui dire qu'il devrait surveiller les actes de cette commission sérieusement et impartialement, et s'il peut arriver à croire que cette commission agit dans les intérêts du public, alors qu'il continue. Mais après avoir lu les dossiers au sujet de cette enquête faite par ces arbitres, ces experts, je ne puis en venir à aucune autre conclusion, et personne ne peut lire la preuve sans être convaincu que les membres de cette commission, le président peut-être avec plus de persistance que les autres, se sont efforcés d'une façon systématique, persistante et déterminée, à empêcher cette enquête et à la restreindre dans les limites les plus étroites possibles.

J'ai parlé avec un peu de chaleur sur ce sujet, mais je veux m'adresser avec calme au ministre. C'est à lui qu'incombe essentiellement le devoir de ne pas laisser traîner cette affaire plus longtemps, mais de prendre une action prompte et définie pour protéger les droits du peuple dans la dépense des fonds publics pour la construction du Transcontinental.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour suivre l'argumentation de mon honorable ami, et j'espère qu'il ne croira pas que c'est pas par impolitesse de ma part. Il a répété ce qu'il avait déjà dit dans une occasion précédente lorsqu'il a discuté cette question et ce que je pourrais lui répondre ne serait qu'une répétition de ce que j'ai dit moi-même antérieurement.

M. LENNOX: Comment ai-je parlé?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami a parlé avec beaucoup de chaleur sur ce sujet il y a quelques semaines, et je lui ai répondu assez longuement. La situation peut se résumer brièvement:

Lorsque cette loi a été adoptée, la Chambre a décidé à l'unanimité la méthode à suivre pour régler toutes les différences quant au classement des déblais. Il était compris, naturellement, que dans toutes ces sortes de travaux il se rencontre nécessairement des différences d'opinions, ou si vous voulez l'appeler d'un autre nom, il pourrait se produire des différences d'opinions dans la sériation des déblais entre les ingénieurs de la commission et les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique qui avait entrepris les travaux. Le Parlement savait que ces différences arriveraient, et, à l'unanimité a nommé une commission d'experts pour régler ces différences—commission composée de personnes qui ne sont pas obligées comme mon honorable ami ou moi-même de prendre la parole des autres. Cette commission a dit comment ce tribunal serait nommé.

M. LENNOX.

M. BARKER: En attendant vous voulez dépenser encore $20,000,000.

L'hon. M. GRAHAM: On a rencontré beaucoup de difficultés et il y a eu beaucoup de discussion de part et d'autre avant que la commission fût finalement nommée. Elle a fait quelques travaux, mais il n'y a pas encore de rapport. Cependant, dès que la neige sera disparue au printemps, cette commission armée de pleins pouvoirs, ira sur le terrain et prendra toutes les précautions voulues. Mon honorable ami conviendra-t-il avec moi qu'il ne serait pas un bon juge dans la matière?

M. LENNOX: Un bon juge pour juger votre commission?

L'hon. M. GRAHAM: Pas un juge impartial, il s'excite trop comme je le fais moi-même lorsque j'essaie de convaincre les auditeurs que ma manière de voir est la seule juste. Mais le Parlement du Canada, y compris mon honorable ami, a tracé la méthode d'après laquelle ces difficultés seraient réglées, et c'est comme cela qu'elles le sont et le seront, j'espère, à la satisfaction du pays et même de mon honorable ami.

M. CROCKET: A-t-on payé des acomptes aux entrepreneurs sur les certificats fournis par ces ingénieurs qui ont commis de fait cette sériation excessive, ou a-t-on refusé de les payer?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami affirme que la sériation a été excessive. Les acomptes sont payés aux entrepreneurs sur le certificat des ingénieurs.

M. CROCKET: Les mêmes ingénieurs auxquels on s'est opposé?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami parle toujours de l'idée que les ingénieurs sont coupables.

M. CROCKET: Les ingénieurs du Transcontinental et l'ingénieur en chef de la commission ont protesté contre la sériation.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami sait bien que l'on n'emploie pas un ingénieur parce que quelqu'un fait objection à son ouvrage.

M. CROCKET: Le Gouvernement continue-t-il à payer sur les certificats fournis par ces mêmes ingénieurs tout comme auparavant?

L'hon. M. GRAHAM: Les acomptes sont payés aux entrepreneurs sur les certificats des ingénieurs approuvés par l'ingénieur en chef et sujets à revision.

M. BARKER: Sont-ce les mêmes ingénieurs?

L'hon. M. GRAHAM: Quelques-uns le sont et peut-être tous. Les sommes retenues à ces entrepreneurs en garantie sont les suivantes: sur la section "A" $1,333,583-81; section "B", $1,701,308.91; section "C", $12,942.90; section "D," $656,668.07; section "E," $193,914; section "F," $1,218,143.85; ou en chiffres ronds, $4,915,742.69.

L'hon. M. HAGGART: Quelle somme de garantie?

L'hon. M. GRAHAM: Garantie en argent.

L'hon. M. HAGGART: Est-ce que la plus grande partie, le 10 p. 100, n'est pas retenue par le Gouvernement sur les certificats de travaux exécutés?

L'hon. M. GRAHAM: La plus grande partie. Naturellement à mesure que les travaux avancent, ces retenues augmentent au lieu de diminuer.

L'hon. M. HAGGART: Je veux savoir le montant, le total payé aux entrepreneurs, et à combien s'élèverait le chiffre de l'entreprise d'après la première estimation?

L'hon. M. GRAHAM: Prenons le n° 1 comme exemple. L'estimation de l'ingénieur en chef était de $1,017,051.43; l'estimation basée sur la plus basse soumission était de $999,885.96; le total payé au 31 décembre, 1909 sur les certificats des ingénieurs est de $1,664,410.07; moins la retenue de 10 p. 100.

L'hon. M. HAGGART: La première entreprise a été accordée pour la somme de $900,000 en se basant sur l'estimation du plus bas soumissionnaire. L'estimation de votre ingénieur était de $1,000.000 et vous avez déjà payé aux entrepreneurs $1,600,000. Vous dites que dans la revision cela pourra être corrigé, et que le chiffre ne dépassera pas peut-être celui de la soumission. Où est l'argent pour garantir cela?

J'admettrai franchement que je ne crois pas que les chiffres soient jamais baissés jusqu'au montant de la première estimation.

M. BARKER: Combien avez-vous sur cette entreprise jusqu'à présent?

L'hon. M. GRAHAM: $166,440.

M. BARKER: Et lorsque vous aurez mis cette somme dans votre poche vous serez encore en déficit d'un million.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai jamais mis d'argent dans ma poche que je sache.

M. BARKER: Je parle du Gouvernement, non pas de vous personnellement. Vous avez déjà payé plus d'un demi-million au delà de vos estimations.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y a pas eu d'objections au classement dans cette entreprise.

M. R. L. BORDEN: Dans la section n° 1 par exemple, est-ce que l'ingénieur qui est responsable de la première estimation est le même ingénieur qui est responsable du classement pour le paiement final?

L'hon. M. GRAHAM: Non, M. Dunn est aujourd'hui au service du Grand-Tronc-Pacifique.

M. R. L. BORDEN: Dans combien de cas, et dans quelles sections l'ingénieur qui a fait la première estimation du classement des déblais est-il le même qui a certifié le classement qui paraît avoir été adopté? Si le ministre n'a pas ce renseignement sous la main, il serait mieux qu'il le produise plus tard.

L'hon. M. GRAHAM: Je prendrai l'ingénieur de division. Il est responsable de toute la division.

M. R. L. BORDEN: Je ne sais pas qui est responsable, mais le ministre comprendra parfaitement ce que je désire avoir. Je voudrais savoir dans quels cas sur toute la ligne depuis Moncton jusqu'à Winnipeg l'ingénieur qui a fait les premières estimations est le même que celui qui certifie le résultat final qui donne des résultats si différents.

L'hon. M. GRAHAM: J'aurai ce renseignement et je le communiquerai à mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN: Il y a quelques autres choses que je désirerais savoir. Je ne sais pas si je pourrai avoir ces renseignements ce soir, mais je pourrai les avoir un de ces jours. Je veux savoir exactement quel genre d'enquête on fait au sujet des estimations permières de classement; je voudrais savoir à quelle distance les trous ont été creusés aux endroits où il était nécessaire d'en creuser; je voudrais savoir à quelle distance les forages ont été faits; je veux des renseignements entiers et complets sur le caractère de l'enquête qui a été faite avant que ces estimations aient été remises au Gouvernement. Je veux en connaître aussi un peu plus long au sujet de ces ingénieurs. Je veux savoir quelles démarches la commission a faites pour obtenir des renseignements de la part des ingénieurs qui ont fait ces premières estimations dont les résultats ont été si faussés.

Je veux que ces renseignements portent sur chaque mille de la ligne entre Moncton et Winnipeg. J'espère que le ministre admettra, vu les choses étonnantes que l'on a découvertes que je ne demande pas trop.

Pour parler clairement, à moins que les premiers ingénieurs n'aient été d'une incapacité et d'une négligence extraordinaires et inconcevables, on a commis sur le trésor public le vol le plus gigantesque dont on ait jamais entendu parler. Voilà le dilemme dans lequel se trouve le Gouvernement: il

faut que l'une des deux choses soit vraie. Le ministre voudra bien alors nous donner les renseignements que je demande, pour la section n° 1 et la section n° 2 ou la première de ces sections où cette situation existe. Je voudrais savoir aussi quelles explications les commissaires ont demandées, quelle enquête ils ont faite, quelles mesures ils ont prises pour aller au fond de cette affaire, lorsqu'ils ont vu—car je suppose qu'ils veillaient à leur affaire—que les estimations soumises au Gouvernement en premier lieu ne valaient absolument rien ou que quelqu'un obtenait du Gouvernement de l'argent auquel il n'avait pas droit? Je ne voudrais pas blâmer trop le ministre, mais je ne crois pas qu'il n'ait été assez prompt et assez vigilant pour demander une explication à la commission. Le ministre a beaucoup d'autres affaires à surveiller à part celle-ci dans son grand département. Mais ses commissaires étaient là payés par le pays pour surveiller justement les choses de ce genre, et je désirerais beaucoup savoir, lorsque la situation s'est dessinée en premier lieu, quelles mesures ils ont prises.

J'ai entendu dire de très sérieuses choses par des personnes d'autorité et de bonne réputation au sujet de la conduite, non pas de tous les commissaires, mais de quelques-uns d'entre eux dans ces circonstances; et si je répétais ce que j'ai entendu dire, ce que je ne veux pas faire ce soir, tant que je n'aurai pas vérifié un peu plus ses dires, tous les membres de cette Chambre frémiraient, mais que ces assertions, qui ont été faites assez ouvertement en ces derniers temps soient vraies ou non, la Chambre a certainement le droit d'avoir tous les renseignements les plus complets sur la conduite des commissaires à ce sujet, savoir s'ils ont cru qu'il était de leur devoir de s'enquérir de l'état de choses étonnant qui a été révélé par le ministre lui-même au comité.

Je voudrais savoir de plus quel est le prix que l'on paie dans le roc vif, dans la roche détachée et dans les excavations ordinaires dans chacune de ces sections, pour tout le parcours du chemin entre Moncton et Winnipeg.

L'hon. M. GRAHAM: Je puis donner ce renseignement dès maintenant. La liste des sections commence à Moncton en allant vers l'Ouest.

Cntrat N°.	Roche compacte.	Roche détachée.	Déblais ordinaires.
1..	$1 50	$0 55	$0 25
2..	1 50	0 50	0 21
3..	1 25	0 44	0 29
4..	1 45	0 45	0 27
5..	1 49	0 35	0 24
6..	1 60	0 50	0 23
7..	1 45	0 50	0 24
8..	1 45	0 65	0 27
9..	1 50	0 50	0 21
10..	1 50	0 50	0 21
11..	1 65	0 60	0 27
12..	1 60	0 57	0 22
13..	1 80	0 65	0 35
14..	1 75	0 65	0 34
15..	1 85	0 70	0 40
16..	1 90	0 85	0 43
17..	1 90	0 90	0 45
18..	1 80	0 60	0 38
19..	1 48	0 85	0 29
20..	1 45	0 55	0 25
21..	1 70	0 60	0 30

M. R. L. BORDEN: Le ministre sera-t-il assez bon de faire préparer aussi un tableau montrant le coût de tout le chemin entre Moncton et Winnipeg basé sur les premières estimations, afin que nous fassions la comparaison avec les estimations qui ont été certifiées par les ingénieurs pour les travaux exécutés jusqu'à ce jour.

L'hon. M. GRAHAM: Je pourrais donner à mon honorable ami dès à présent l'estimation du coût et je pourrais lui donner ensuite le document en chiffres des montants qui ont été payés jusqu'à ce jour à chacun des entrepreneurs.

M. R. L. BORDEN: L'estimation du coût est naturellement pour tout le chemin?

L'hon. M. GRAHAM: L'estimation du coût pour la roche compacte et la roche détachée et les déblais ordinaires, mon honorable ami veut-il avoir l'estimation pour tout le chemin?

M. R. L. BORDEN: Oui, je suppose que vous ne l'avez pas séparément? Mon honorable ami a-t-il cette estimation pour chacune des sections, ou pour toutes ensemble?

L'hon. M. GRAHAM: Je l'ai pour chacune des sections.

(E) L'estimation faite par l'ingénieur des quantités de roc vif, pierre détachée et déblais ordinaires compris dans le tronçon de la voie visé par chaque marché, ainsi que le chiffre approximatif de la dépense dans chaque cas, calculé d'après les taux soumissionnés et acceptés, se trouve indiquée ci-après :

Marché.	Roc vif.		Pierre détachée.		Déblais ordinaires.	
	Quantité.	Dépense.	Quantité.	Dépense.	Quantité.	Dépense.
		$ c.		$ c.		$ c.
1	Nulle.	Nulle.	129,379	71,158 45	1,841,152	460,288 00
2	Nulle.	Nulle.	58,473	29,236 50	529,452	111,184 92
3	22,112	27,640 00	492,589	216,739 16	494,036	143,270 44
4	315,315	457,206 75	1,030,121	463,554 45	1,016,720	274,514 40
5	252,893	376,810 57	971,224	339,928 40	1,224,284	293,828 16
6	172,709	276,334 40	64,765	32,382 50	1,676,175	385,520 25
7	633,900	919,155 00	196,300	98,150 00	407,000	97,680 00
8	918,381	1,331,652 45	395,645	257,169 25	3,091,210	834,626 70
9	392,989	589'483 50	38,248	19,124 00	1,795,202	376,992 42
10	776,161	1,164,241 50	278,552	139,276 00	4,508,480	946,780 80
11	220,200	363,330 00	180,200	108,120 00	1,966,458	530,943 66
12	990,600	1,584,960 00	633,700	361,209 00	2,259,000	496,980 00
13	462,000	831,600 00	470,600	305,890 00	1,920,000	672,000 00
14	203,144	355,502 00	21,646	14,069 90	3,956,566	1,345,232 44
15	243,400	450,290 00	51,900	36,330 00	1,127,200	450,880 00
16	104,700	198,930 00	45,200	38,420 00	1,618,600	695,998 00
17	16,000	30,400 00	8,000	7,200 00	1,677,000	754,650 00
18	225,845	406,521 00	25,900	15 540 00	1,046,000	397,480 00
19	2,602,000	3,850,960 00	89,000	75 650 00	1,489,000	431,810 00
20	493,400	715,430 00	71,900	39 545 00	374.000	93,500 00
21	3,696,336	6,283,771 20	733,454	440,072 20	11,233,247	3,369,974 10

M. BARKER: Ces chiffres indiquent-ils la dépense effective, y compris ce que devront coûter les travaux qui restent à faire?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. BARKER: Ils ne sont d'aucune utilité s'ils n'indiquent pas cela. Nous voulons savoir quel sera le chiffre total de la dépense, et quelle règle vous suivez.

L'hon. M. GRAHAM: Ce que j'ai indiqué c'est l'estimation faite des quantités de déblais et de la dépense.

M. R. L. BORDEN: De la dépense entraînée par les travaux exécutés jusqu'à aujourd'hui?

L'hon. M. GRAHAM: Les estimations premières. Je suis en mesure d'indiquer la dépense à jour.

L'hon. M. HAGGART: Ne pourriez-vous y ajouter l'estimation de la dépense jusqu'à parachèvement des travaux?

L'hon. M. GRAHAM: Je puis indiquer approximativement ce qu'auront coûté les diverses entreprises une fois terminées?

L'hon. M. HAGGART: Nous n'en demandons pas davantage.

M. R. L. BORDEN: Avant de fournir ces indications, le ministre voudra-t-il dire si l'état qu'il vient de lire comprend tous les travaux de déblais depuis Moncton jusqu'à Winnipeg?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, vingt et une entreprises.

M. R. L. BORDEN: L'état en question a pour en-tête: "Estimation faite par l'ingénieur des qualités de roc vif, pierre détachée et déblais ordinaires compris dans le tronçon de la voie visée par chaque marché, ainsi que le chiffre approximatif de la dépense dans chaque cas, calculée d'après les taux soumissionnés et acceptés." Si je conjecture bien, cela ne s'applique pas seulement aux travaux exécutés jusqu'à aujourd'hui; c'est une estimation de tous les travaux faits et à faire de Moncton à Winnipeg.

L'hon. M. GRAHAM: Le tableau indique approximativement les quantités des trois sortes de déblais, roc vif, pierre détachée et déblais ordinaires, exécutés au moment où le calcul a été fait.

M. R. L. BORDEN: Nous savons combien il a été payé jusqu'à date sur les travaux compris dans ces marchés. Ces données nous ont été fournies, je crois.

L'hon. M. GRAHAM: Non, je vais l'indiquer à l'instant; je vais indiquer les sommes payées sur chaque entreprise pour les diverses classes de déblais.

M. R. L. BORDEN: Le ministre fait-il la distinction entre les sommes effectivement versées et celles indiquées dans les estimations provisoires, et qui sont généralement plus élevées?

L'hon. M. GRAHAM: J'indique les sommes effectivement versées aux entrepreneurs.

M. R. L. BORDEN: Et nous pouvons majorer ces chiffres jusqu'à concurrence d'un neuvième pour avoir le montant des estimations provisoires.

L'hon. M. GRAHAM: Je vais indiquer à la fois le chiffre des estimations provisoires et la somme versée à l'entrepreneur. Voici l'état en question:

Les sommes effectivement versées sous les rubriques roc vif, pierre détachée et déblais ordinaires, et les chiffres correspondants contenus dans les estimations provisoires au 31 décembre 1909, sont indiqués ci-après:

Marché No.	—	Roc vif.	Pierre détachée.	Déblais ordinaires.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Estimation provisoire	63,328 50	516,300 40	130,182 00
	Versement effectif	56,995 65	464,670 36	117,163 80
2	Estimation provisoire	65,334 00	43,864 00	10,015 95
	Versement effectif	58,800 60	39,477 60	9,014 36
3	Estimation provisoire	104,292 50	212,942 40	67,426 74
	Versement effectif	93,863 35	191,648 16	60,684 07
4	Estimation provisoire	740,875 33	365,735 25	81,432 54
	Versement effectif	666,787 80	329,661 73	73,289 29
5	Estimation provisoire	1,193,771 61	192,085 95	39,318 72
	Versement effectif	1,074,394 45	182,877 36	35,386 85
6	Estimation provisoire	402,563 20	456,594 00	186,454 33
	Versement effectif	362,306 88	410,934 60	167,808 90
7	Estimation provisoire	773,818 60	140,481 00	87,907 19
	Versement effectif	696,436 74	126,432 90	79,116 48
8	Estimation provisoire	1,980,156 25	898,758 25	234,712 62
	Versement effectif	1,782,140 63	808,882 43	211,241 36
9	Estimation provisoire	762,495 00	41,358 00	110,736 78
	Versement effectif	686,245 50	37,222 20	99,663 11
10	Estimation provisoire	4,274,748 00	675,759 50	325,989 49
	Versement effectif	3,847,273 20	608,183 55	293,390 55
11	Estimation provisoire	1,399,115 85	269,587 80	170,423 73
	Versement effectif	1,259,204 27	242,629 02	153,381 36
12	Estimation provisoire	301,936 00	74,157 00	14,960 00
	Versement effectif	271,742 40	66,741 30	13,464 00
14	Estimation provisoire	36,188 25	498,638 40	336,903 96
	Versement effectif	32,569 43	448,774 57	303,213 58
15	Estimation provisoire	23,544 95	435,581 30	222,260 40
	Versement effectif	21,190 46	392,023 17	200,034 36
18	Estimation provisoire	427,393 80	64,446 00	235,632 30
	Versement effectif	384,654 42	58,001 40	212,069 67
19	Estimation provisoire	974,109 35	205,851 30	66,323 87
	Versement effectif	876,698 42	185,266 17	59,691 49
20	Estimation provisoire	499,346 93	182,491 10	32,264 25
	Versement effectif	449,412 24	164,241 99	29,037 83
21	Estimation provisoire	10,906,977 30	1,233,778 20	664,762 80
	Versement effectif	9,816,279 57	1,110,400 38	598,286 52

Le tableau suivant que j'ai en main est relatif, non plus aux sommes dépensées, mais à celles qui restent à dépenser en vue du parachèvement de l'entreprise.

M. R. L. BORDEN: Pourrions- nous y arriver en appliquant une règle de proportion?

L'hon. M. GRAHAM: La note qui m'a été remise indique que "la classification a donné des résultats très différents de ce que faisaient prévoir les estimations premières". Cela paraît être bien reconnu.

M. R. L. BORDEN: Il ne semble pas qu'on ait à trouver à redire à cela.

L'hon. M. GRAHAM: De fait, l'estimation des travaux à faire sous ces rubriques ne saurait être indiquée tant que les forages nécesaires n'auront pas été faits et d'autres données obtenues quant à la partie de la voie qu'on est actuellement à construire.

L'hon. M. HAGGART: Comment le ministre va-t-il pouvoir déterminer les coefficients proportionnels pour les travaux exécutés, sans connaître la quantité d'ouvrage qui reste à faire?

L'hon. M. GRAHAM: On ramène la dépense à tant par mille, je crois.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre a indiqué un certain pro rata de travaux exécutés; sur un marché, par exemple, il resterait 8 p. 100 du travail à faire; sur un autre il n'en resterait que 5 p. 100, et ainsi de suite. S'il ne sait quelle somme d'ouvrage il reste encore à faire, comment peut-il indiquer un chiffre proportionnel?

L'hon. M. GRAHAM: C'est un chiffre approximatif obtenu en calculant le nombre de milles de voie ferrée qui sont terminés, la somme des travaux de terrassement exécutés, le nombre de ponts qui restent à construire, et ainsi de suite.

L'hon. M. HAGGART: Ne pourriez-vous pas donner le montant approximatif qui sera nécessaire pour finir les travaux?

L'hon. M. GRAHAM: Je puis donner le montant requis pour achever chaque entreprise.

M. LENNOX: L'an dernier j'ai fait une motion demandant les estimations primitives des quantités de matériaux en ce qui concerne les 103 item qui entrent dans la construction du chemin de fer. J'ai demandé que les quantités prévues par les ingénieurs fussent données avec le coût, d'après la soumission acceptée; aussi qu'on me donnât la quantité des travaux exécutés, ou la quantité de matériaux fournis, sous chacun de ces en-têtes, ainsi que le coût dans chaque cas; aussi l'estimation de la quantité de travail de chaque classe restant à faire, la quantité prévue de déblai ordinaire, de roche compacte et de pierres détachées, de chaque entreprise et le coût du tout, en ce qui concerne tous les item. Le document a été produit et en ce qui concerne la plupart des entreprises, tous ces renseignements ont été fournis. Nous avons eu alors une discussion en cette Chambre et j'ai entrepris de démontrer quel serait l'effet produit. Or, la raison de mon mécontentement est celle-ci: J'ai demandé d'autres renseignements de la même classe, sur d'autres entreprises qui n'étaient pas alors terminées—les renseignements n'étaient fournis que jusqu'à décembre 1908—j'ai demandé les estimations subséquentes quant aux autres entreprises au sujet desquelles les renseignements avaient été fournis, et la réponse, dans chaque cas, a été à l'effet qu'aucune estimation n'avait été faite. Je ne comprends pas, si le ministère me traite avec justice, comment il a pu fournir les renseignements au sujet d'un aussi grand nombre d'entreprises avant que la discussion ait eu lieu, puisque, depuis la discussion, il n'a pu en donner aucun. De fait, les estimations du ministère n'ont-elles pas été faites subséquemment à l'adjudication de l'entreprise, quant au reste des travaux à faire dans chaque cas? Si elles l'ont été, je crois qu'elles devraient être fournies à la Chambre. La première réponse à ma demande de documents contenait, en ce qui concerne la plupart des entreprises, les renseignements de cette nature, que j'avais demandés. C'est-à-dire qu'on m'a donné non seulement la quantité de déblais déjà faits, mais la quantité prévue, dans chaque classe de déblai qui restait à faire; la quantité réelle de matériaux, tels que bois de charpente, qui avaient été fournis, l'étendue du défrichement qui avait été fait et l'étendue qui restait à faire; l'étendue de l'essartement qui avait été fait et l'étendue qui restait à faire. En ce qui concerne probablement 75 p. 100 des entreprises, ces renseignements ont été fournis jusqu'à décembre 1908. A cette date tardive, plus d'un an après, je demande des estimations relatives aux autres entreprises, et l'on me dit qu'aucune estimation subséquente n'a été faite. Je désirerais que le ministre s'informât de cela, afin de voir s'il en est ainsi.

M. R. L. BORDEN: Il semble en effet singulier que des estimations aient été faites au sujet des renseignements demandés jusqu'à une certaine date, et qu'on n'en ait pas fait relativement à ceux qui ont été demandés à une date subséquente.

L'hon. M. GRAHAM: J'ignore comment cela peut s'expliquer, mais cela s'expliquera sans doute. Mon honorable ami a eu dans les documents qui ont été produits tous les renseignements que je lui ai donnés ce soir. Je crois qu'il les a depuis un certain temps.

M. R. L. BORDEN: Je désire attirer l'attention sur une autre question. Mes propres renseignements ne m'ont rien appris à ce sujet. Ce sont des renseignements qui ont été fournis à un autre membre de cette Chambre et, si je comprends bien, ils se résument à ceci: dans la division 6, station 2670 x 25, présidence 23—Je ne mentionne pas le nom de l'ingénieur —on a fourni deux estimations, l'une au sujet de ce que l'on nomme l'équipe de la station, et une autre par les entrepreneurs. J'ignore s'il s'agit des entrepreneurs primitifs. Mais, dans tous les cas, ce que l'on nomme l'équipe de la station représente les sous-entrepreneurs D. W. Murray et fils. Mes renseignements sont à l'effet suivant, et je veux demander au ministre s'ils sont exacts. L'équipe de la station a, dit-on, reçu l'estimation suivante:

815 verges cubes de pierres détachées à 45c..	$ 366 75
1,490 verges cubes de pierres détachées sous l'eau à $1.25..	1,862 50
483 verges cubes de roche compacte à $1.25..	603 75
	$2,833 00

Les autres entrepreneurs ont obtenu une estimation qui a, dit-on, été inscrite comme

faisant partie des estimations de cette partie de la ligne, à l'effet suivant:

210 verges cubes de pierres détachées, sous l'eau à $1.25.. ..	$ 262 50
253 verges cubes de roche compacte à $1.25..	691 25
940[6] verges cubes de pierres détachées à 45c..	423 27
1,709[3] verges cubes de déblai en dedans de caissons, $2.25.. ..	3,845 92
	$5,222 94

La lettre qui accompagne cela donne à entendre que ces deux estimations ont été données au sujet des mêmes travaux; l'une a été fournie à ce qu'on nomme l'équipe de la station et l'autre a été donnée aux entrepreneurs. Je ne comprends pas cela. Il se peut que cela puisse s'expliquer, et je crois que cela a besoin d'explication, car il y a une différence d'environ $2,400 entre les deux estimations. Si le ministre veut avoir l'obligeance d'obtenir les renseignements à ce sujet, je serai heureux de les avoir.

L'hon. M. GRAHAM: Naturellement, il faudra s'enquérir à ce sujet, afin de voir ce qui en est. Il nous faudra donner à la commission l'ordre de consulter les "Débats" demain matin et d'expliquer cela.

M. LENNOX: Le ministre a dit qu'il ne pouvait pas donner les estimations du montant nécessaire à l'achèvement des travaux sous les divers chefs. Mais si j'ai bien compris, il peut donner les estimations du montant total requis pour terminer chaque entreprise. Je crois que cela nous serait utile. Il pourrait insérer cela aux "Débats" où nous pourrions le voir.

L'hon. M. GRAHAM: Je vais soumettre le tableau suivant:

Marché N°.	Montant requis pour terminer.
1..	$ 101,189 93
2..	200,596 18
3..	142,681 32
4..	784,893 87
5..	835,219 79
6..	291,794 07
7..	1,736,969 54
8..	2,349,383 11
9..	641,096 33
10..	1,140,687 92
11..	1,437,142 91
12..	4,193,584 50
13..	3,815,279 10
14..	3,687,360 72
15..	2,502,365 96
16..	3,308,048 25
17..	2,019,908 25
18..	1,121,977 45
19..	4,535,603 23
20..	180,285 74
21..	923,890 26

Les montants donnés ci-dessus comme étant requis pour terminer sont approximatifs, et sont tirés des rapports du pourcentage mensuel des travaux exécutés, reçus des ingénieurs de division. Ils sont sujets à revision, aucune estimation spéciale n'ayant été faite dans ce but.

M. R. L. BORDEN: Je désirerais avoir la date exacte à laquelle ces écarts dont j'ai parlé ont commencé à se manifester Le ministre verra que cela est important en vue d'une question que j'ai également posée au sujet des mesures prises par la commission, en toute occasion que ce soit, à ce sujet.

M. LENNOX: Le ministre peut-il nous dire ce qui a été réellement fait par les trois ingénieurs qui ont été nommés récemment en vertu des dispositions de l'article 7 du marché.

L'hon. M. GRAHAM: Il est difficile de répondre subitement et d'une façon définitive. Le conseil d'arbitrage a commencé ses travaux. Certaines réductions ont été agréées entre l'ingénieur en chef de la commission et l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique. En vertu du marché, s'il y a entente entre eux, le troisième arbitre n'est pas appelé à siéger.

M. LENNOX: Le ministre parle-t-il du marché McDougald?

L'hon. M. GRAHAM: Le marché McArthur en est un.

M. LENNOX: Je vois que l'on a réglé certaines affaires relatives au marché McDougald.

L'hon. M. GRAHAM: Cela a été fait par notre ingénieur sans que le cas ait été soumis aux arbitres. Certaines déductions ont été faites par l'ingénieur en chef, et en vertu du marché, sa décision est finale.

M. LENNOX: Certaines affaires ont été réglées en ce qui concerne le marché McDougald indépendamment du conseil d'arbitrage. Est-ce que les arbitres ont réglé quelque chose?

L'hon. M. GRAHAM: On m'informe qu'environ 70 p. 100 des écarts relatifs à l'excès de déblais dans le marché McDougald frères, ont été réglés.

M. LENNOX: En a-t-on fait rapport aux commissaires ou au Gouvernement?

L'hon. M. GRAHAM: Ils n'ont fait aucun rapport. Ils viennent de commencer leurs travaux, et l'ingénieur en chef a, lui-même, fait quelques réductions. Il y a encore certains écarts devant le conseil d'arbitrage. On a fait quelque progrès, et quelques règlements ont été effectués entre les ingénieurs en chef sans requérir les services du troisière arbitre. Ils ont agi en qualité de membres du conseil en vertu de l'acte.

M. LENNOX: Le ministre pourrait donner les renseignements relatifs aux réduc-

tions faites par l'ingénieur en chef de la commission.

L'hon. M. GRAHAM: Nous pouvons avoir ces renseignements. Je crois en avoir donné beaucoup au cours de mes remarques en cette Chambre, bien qu'il ait pu y avoir un autre règlement depuis.

M. R. L. BORDEN: Combien de déblai reste-t-il à faire sur la ligne entre Winnipeg et le raccordement du lac Supérieur?

L'hon. M. GRAHAM: Sur la ligne à partir de Springfield, c'est-à-dire aux usines à l'est de Saint-Boniface, il n'y a pas de déblai à faire. Le terrassement est fait; mais aux abords de Winnipeg il y aura du terrassement à faire.

M. R. L. BORDEN: Je remarque qu'il est question de 3 à 5 p. 100 du déblai qui reste encore à faire dans la section 21. Je suppose qu'il s'agit de la localité à laquelle le ministre fait allusion? Est-ce que cette ligne est en exploitation?

L'hon. M. GRAHAM: La ligne de Winnipeg à la jonction du lac Supérieur est dans un état tel qu'elle pourrait être exploitée dans une certaine mesure par les entrepreneurs.

On a offert au Grand-Tronc-Pacifique de faire circuler un certain nombre de trains chaque semaine, mais le Grand-Tronc ne se soucie point de cet arrangement, et il n'y a d'autre service de transport que celui qu'y font les entrepreneurs pour leur propre usage. Les ingénieurs m'assurent que des trains assez chargés peuvent circuler sur cette ligne à une vitesse modérée.

M. R. L. BORDEN : Quelle somme faut-il pour achever cette ligne de Winnipeg à la jonction du lac Supérieur?

L'hon. M. GRAHAM : La somme requise pour compléter le marché McArthur se monte à $923,890.26.

M. R. L. BORDEN : Ils ont toute l'entreprise de Winnipeg à la jonction du lac Supérieur?

L'hon. M. GRAHAM : Ils ont l'entreprise jusqu'à la rive est de la rivière Rouge.

M. LENNOX : A quelle distance de Winnipeg se trouve la jonction du lac Supérieur?

L'hon. M. GRAHAM : A 245 milles. J'ai ici une note de l'ingénieur de la section 21.

M. R. L. BORDEN : Alors, la somme que l'on nous demande est de $963,000?

L'hon. M. GRAHAM : Le montant approximatif est virtuellement de $1,000,000.

M. R. L. BORDEN: Y a-t-il un pont sur la rivière Rouge?

L'hon. M. GRAHAM : Le pont n'est pas compris dans cette somme.

M. R. L. BORDEN : Le pont est-il achevé?

L'hon. M. GRAHAM: La substructure est achevée mais la superstructure ne l'est pas. Il se présente une question à résoudre relativement à l'entrée à Saint-Boniface. Une ou deux fois, j'ai entendu les parties concernées, et il se peut, à cause des passages à niveau et des croisements du chemin de fer canadien du Pacifique que l'on soit obligé de construire une voie élevée pour traverser Saint-Boniface, ce qui augmenterait le coût.

M. R. L. BORDEN : Quand espère-t-on pouvoir accepter les travaux compris dans le marché McArthur?

L'hon M. GRAHAM: L'ingénieur en chef a fait rapport que la ligne déjà construite—l'entrée nord de Saint-Boniface ne saurait y être comprise—sera en état d'être reçue assez tôt pour servir au transport de la prochaine récolte, probablement de bonne heure à l'automne.

M. R. L. BORDEN: Comment le ministre explique-t-il cette déclaration extraordinaire contenue dans le discours du trône:

> La division de l'est est prête maintenant pour le trafic, depuis Winnipeg jusqu'à la jonction du lac Supérieur.

L'hon. M. GRAHAM: Elle était prête pour le trafic, comme je l'ai indiqué, et on aurait pu l'employer pendant toute la saison, si le Grand-Tronc-Pacifique avait voulu s'entendre avec les entrepreneurs. On aurait pu traverser la rivière Rouge sur le pont du chemin de fer canadien du Nord reliant la nouvelle ligne à la voie principale par l'embranchement de Dundee, obtenant ainsi un transport non interrompu. Si je suis bien informé, le Grand-Tronc-Pacifique ne s'est pas soucié de conclure cet arrangement avec les entrepreneurs, mais on aurait pu y faire du trafic comme on le fait sur bien des lignes que les entrepreneurs ouvrent au transport des marchandises avant que leurs travaux soient entièrement achevés et acceptés.

M. R. L. BORDEN: La déclaration du ministre est bien différente de celle qui est contenue dans le discours du trône. Le discours du trône ne dit pas qu'il faut encore $1,000,000 pour compléter cette ligne, ni qu'en employant le pont du chemin de fer canadien du Nord, on pourrait y faire circuler quelques trains si le Grand-Tronc avait accepté l'offre des entrepreneurs. Le discours du trône est bien plus positif que cela:

> La division de l'est est prête maintenant pour le trafic, depuis Winnipeg jusqu'à la jonction du lac Supérieur.

Pourquoi le Gouvernement a-t-il fait faire à Son Excellence une telle déclaration qui, pour ne rien dire de plus, est certainement de nature à induire en erreur.

L'hon. M. GRAHAM: Je pense que mon honorable ami le député de Marquette (M. Roche) peut dire que la section des prairies était ouverte au trafic, bien qu'elle soit encore entre les mains de la compagnie de construction. Elle est ouverte au trafic jusqu'à la crique Wolfe.

M. R. L. BORDEN: Mais cela même n'est pas suffisant. Je ne m'occupe pas de ce que pourrait dire mon honorable ami de Marquette, mais de ce qu'a dit Son Excellence le Gouverneur général à qui, dans cette circonstance, le Gouvernement a fait dire quelque chose d'absolument faux. Je suis porté à croire que Son Excellence pourrait avec justice démettre tous ses ministres.

L'hon. M. GRAHAM: Ce serait une erreur de sa part.

M. R. L. BORDEN: Je ne pense pas qu'il commettrait aucune erreur en agissant ainsi. Cette section n'a jamais été ouverte au trafic et ne pouvait l'être avant que le Gouvernement l'ait acceptée et l'ait louée au Grand-Tronc-Pacifique. Les entrepreneurs n'y ont jamais fait circuler de trains; ils ont offert de le faire, mais leur offre n'a point été acceptée.

L'hon. M. GRAHAM: Elle a été ouverte au trafic, mais il n'y a point eu de trafic.

M. R. L. BORDEN: Si le ministre des Chemins de fer croit que c'est là une juste interprétation des paroles de Son Excellence, je ne chercherai pas davantage à le convaincre. Il sait très bien que tous ceux qui ont lu le discours du trône ont compris que la ligne était ouverte au trafic de la manière ordinaire; et, à ce point de vue, cette déclaration est absolument fausse, et l'on a placé le Gouverneur général dans une position regrettable. On ne saurait en rendre Son Excellence responsable, car dans des choses de cette nature, le Gouverneur général est obligé, je suppose, de s'en rapporter à ses ministres. Mais, que l'on ait pris le peine de faire faire cette déclaration par Son Excellence quand on aurait dû voir que l'on découvrirait bientôt la vérité, voilà ce que je ne puis comprendre.

M. LENNOX: Lorsque cette question reviendra sur le tapis, je désire que le ministre nous donne tous les item de ces dépenses qui ne sont pas incluses au marché, afin que nous puissions, en les ajoutant au montant de l'adjudication, nous rendre compte du coût de ces 1,800 milles jusqu'à ce jour.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que je puis donner dès ce soir à mon honorable ami les informations qu'il peut désirer, bien qu'il me semble avoir une imagination assez active. Je prends la liberté de lui donner sur ce point les renseignements suivants:

Etat des dépenses depuis septembre 1904, au 31 décembre 1909.

Résumé.

Instruments	$ 3,200 75
Fournitures	425,267 58
Travaux d'ingénieurs	1,968,704 11
Effets de campement	58,749 54
Dépenses générales	559,038 50
Fret et messagerie	44,349 46
Service médical	3,993 77
Abords et emplacements des gares	1,381,433 52
Ameublements	14,901 38
Etablissement des pentes	39,106,040 53
Déblayage	856,339 87
Essartement	302,888 21
Ponts, tréteaux et ponceaux	9,905,511 31
Traverses	1,741,804 45
Rails	6,121,991 57
Passages à niveau, garde-bestiaux	33,042 91
Pose de la voie et nivelage	537,849 48
Cœurs et aiguilles	137,733 08
Appareils de signaux	19,558 89
Clôture des emplacements	242,432 86
Ligne télégraphique	103,781 15
Dépenses légales	2,312 92
Ballast et ballastage	642,677 04
Réservoirs d'eau	82,291 87
Edifices des gares et dépendances	53,394 48
Cours et gares d'arrivée	9,292 82
Tunnels	256,639 00
Assujettissement des rails	942,055 43
Magasins, rotondes et plaques tournantes	334 911 47
Attelier, machines et outils	588 98
Constructions diverses	3,972 68
	$65,896,749 61
Moins la réserve au marché	3,247,295 63
Construction	$62,649,453 98
Location	2,947,317 36
Transport	1,028,269 22
Quartier général	1,265,657 03
Total	$67,890,697 59

M. LENNOX: Il est bon que nous ayons cet état, mais ce n'est pas exactement ce que je voulais savoir. Je voudrais que le ministre nous donnât un état estimatif des dépenses, en dehors des marchés, nécessaires pour l'achèvement de toute l'entreprise; par exemple, le coût du pont de Québec et des gares d'arrivée, et tout ce qui n'est pas compris dans les marchés.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai donné, il y a quelques semaines, le coût estimatif du pont de Québec. Je ne vois pas bien ce que désire mon honorable ami en sus des renseignements que je viens de donner. Les marchés comprennent tout ce qu'il faut le long de la ligne, excepté les rails d'acier et les attaches, ainsi que les ponts en acier, et j'en ai indiqué le coût.

M. LENNOX: Pour ceux qui ont été construits; mais le Gouvernement doit avoir un état estimatif du coût des différents articles qui ne figurent point aux marchés.

M. R. L. BORDEN: En un mot, voici je crois ce que l'on voudrait avoir. Nous avons un état de ce que les entrepreneurs ont déjà reçu et un aperçu de ce qu'ils ont à recevoir. En dehors de cela, certains travaux sont nécessaires pour compléter la ligne et la mettre en état avant de la passer à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Quel est le chiffre d'évaluation du coût de tous ces travaux, en dehors des marchés?

L'hon. M. GRAHAM: Il se peut qu'il soit difficile d'obtenir ces renseignements sur-le-champ. Prenons par exemple les gares d'arrivée à Québec, mon honorable ami sait que l'on n'a pas encore décidé où elles seront construites, et il est impossible de dire combien elles coûteront.

M. LENNOX: Donnez-nous tous les chiffres que vous pourrez, et dites-nous ce qui ne peut être évalué actuellement.

M. R. L. BORDEN: Naturellement, il serait futile de demander une évaluation pour des travaux dont l'étendue n'est pas encore définitivement arrêtée, mais, à part cela, le ministre pourrait nous donner une évaluation générale énumérant ce qui n'y est pas inclus et qu'il faut nécessairement prévoir. Je voudrais aussi qu'à notre prochaine séance, le ministre nous dise s'il y a eu quelque changement dans l'évaluation du coût de la division de l'Ouest.

L'hon. M. GRAHAM: La section des prairies est virtuellement achevée au prix déjà indiqué, et il n'y a aucun changement dans l'évaluation du coût de la section des Montagnes telle qu'elle m'a été fournie par M. Schreiber.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

L'hon. M. FIELDING propose de lever la séance.

M. R. L. BORDEN: Quel est l'ordre du jour pour lundi?

L'hon. M. FIELDING: Quelques projets de loi inscrits au feuilleton, puis les crédits des Travaux publics.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à onze heures et demie du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 14 mars 1910.

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

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL RELATIF AU BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) communique un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR donne lecture du message ainsi conçu:

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 14 mars 1910.

Grey:

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes un état supplémentaire des sommes requises pour l'administration du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1910 et conformément aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, de 1867. Le Gouverneur général propose cet état à l'examen de la Chambre des communes.

L'hon. M. FIELDING propose que le message de Son Excellence le Gouverneur général soit référé au comité du budget.

(La motion est adoptée).

1re LECTURE.

De trois projets de loi:

Le 1er (n° 154), déposé par M. W. H. White, relatif à la compagnie du chemin de fer Northern Empire.

Le 2e (n° 162), déposé par M. W. M. Martin, tendant à faire droit à Alexander Augustus Barthelmes.

Le 3e (n° 160), déposé par M. W. M. Martin, relatif à la compagnie de chemin de fer de Brockville à Ottawa et au Saint-Laurent.

CLASSIFICATION DES MATERIAUX SUR LE CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. R. L. BORDEN: Je voudrais demander au premier ministre si on fait des recherches au sujet de la question dont j'ai parlé vendredi. J'ai porté à l'attention du très honorable premier ministre et du président du comité une certaine erreur contenue dans le rapport du comité et j'aimerais à savoir ce qui a été fait à ce propos.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je me suis aperçu que M. Geoffrion était parti pour Montréal vendredi, immédiatement après que mon honorable ami eût signalé la chose. Je l'attends dans la journée et j'attirerai son attention sur ce sujet.

NEGOCIATIONS RELATIVES AU TARIF AVEC LES ETATS-UNIS.

M. R. L. BORDEN: Je voudrais m'informer s'il y a eu des négociations avec les membres de la commission des tarifs des Etats-Unis et si le Gouvernement a l'intention de faire quelques déclarations au sujet de l'état de la question.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Il y a eu des négociations entre les membres du cabinet et des délégués américains envoyés à Ottawa par le président des Etats-Unis, mais ces négociations ont été nécessairement con-

fidentielles et je ne pense pas qu'elles soient arrivées à un point où il me serait permis de faire une déclaration. Il n'y a pas de doute que dans quelque temps il sera nécessaire de donner quelques informations relativement à ce sujet important.

M. SPROULE: Comment se fait-il que des renseignements soient communiqués de Washington au public et soient publiés dans la presse?

L'hon. M. FIELDING: Aux Etats-Unis comme au Canada nous avons une presse très entreprenante et très imaginative.

BASSIN DE RADOUB DU SAULT-SAINTE-MARIE.

M. BOYCE: Je voudrais m'informer auprès du ministre des Travaux publics si la demande de subvention pour le bassin de radoub du Sault-Sainte-Marie a déjà été examinée?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Pas encore.

RATIFICATION DU TRAITE DES RECLAMATIONS.

M. BOYCE: Le très honorable premier ministre voudrait-il donner le renseignement que j'ai demandé l'autre jour relativement à la ratification de la convention ou du traité avec les Etats-Unis?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): La ratification n'a pas encore eu lieu.

REPRESENTANTS COMMERCIAUX EN ALLEMAGNE.

M. ARMSTRONG: Le Gouvernement a-t-il nommé des représentants commerciaux en Allemagne ou a-t-il l'intention d'en nommer?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Aucune nomination récente n'a été faite. Je ne me souviens pas que nous ayons nommé des représentants en Allemagne.

La question occupera certainement l'attention du ministre du Commerce et de l'Industrie de qui dépend cette division du service.

REVUE MILITAIRE A PETAWAWA.

M. GERALD V. WHITE: Le 24 février dernier, j'ai attiré l'attention de la Chambre sur un article publié dans le "Journal", d'Ottawa, le 23 février dernier, au sujet d'une revue militaire passée à Petawawa par sir John French. Je suis heureux de constater que le ministre de la Milice est à son siège aujourd'hui et je désire lui demander si cette nouvelle est exacte. J'attirerai aussi son attention sur un article publié le 8 mars dans le "Journal" et qui est ainsi conçu:

M. FIELDING.

Londres, 8 mars.

On a annoncé aujourd'hui à la Chambre des communes que sir John French irait au Canada cet été pour donner des conseils sur l'organisation des forces de la milice.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Je ne pense pas qu'il y ait à Petawawa cet été une pareille convocation de troupes, mais il y en aura probablement un plus grand nombre que l'an dernier. Quant à la visite de sir John French, il est vrai qu'on s'attend à ce qu'il vienne au Canada sans titre officiel ou au cours d'une visite semi-officielle, dans le courant de l'année, avec l'intention d'examiner autant qu'il le pourra la milice canadienne. Je dois ajouter que toute facilité lui sera accordée pour qu'il puisse voir autant d'officiers que possible et toute la milice qui pourra se trouver au camp ou ailleurs parce que nous sommes excessivement heureux qu'un officier aussi distingué visite notre pays, et je pense que ce sera dans les intérêts de la milice si nous facilitons par tous les moyens possibles l'étude qu'il se propose de faire de la milice du Canada.

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DU FLEUVE NELSON.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 52), présenté par M. Rutan, constituant en corporation la compagnie de chemin de fer du fleuve Nelson.

M. BRADBURY: La discussion de ce bill a été commencée vendredi soir et il y a eu une entente qu'il serait renvoyé jusqu'à ce que d'autres bills du même genre soient discutés par la Chambre. Ce bill se rapporte à deux des grandes chutes d'eau situées à la tête du lac Winnipeg et il est presque analogue au bill des voies navigables internationales et au bill de la compagnie de chemin de fer de la rivière à la Pluie, et j'ai demandé le renvoi de ce bill jusqu'à ce que le Gouvernement ait adopté un programme au sujet de la disposition de ces grandes chutes d'eau.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Mon honorable collègue le ministre des Chemins de fer (M. Graham) est obligé de s'absenter aujourd'hui, mais il m'a prié de dire au comité qu'il ne voyait aucun motif pour le renvoi de ce bill. Il a attiré mon attention sur le fait qu'il n'accorde aucun pouvoir d'exproprier des chutes d'eau et qu'il ne donne aucun contrôle sur une de ces chutes mais qu'il dispose seulement que les deniers de la compagnie pourront être employés à l'acquisition de chutes d'eau et du développement d'électricité dans le but d'exploiter le chemin de fer de la compagnie. L'article 13, qui traite de cette question, dispose que:

Pour les besoins de son entreprise et subordonnément à l'article 247 de la loi des chemins de fer, la compagnie peut acquérir des chutes d'eau mais non au moyen d'expropriation.

C'est absolument la même chose que si le Gouverneur en conseil autorisait une compagnie par des lettres patentes lui accordant le pouvoir d'exploiter mais sans autorité quelconque pour exproprier.

Il n'y a rien d'obligatoire et le seul effet de cette disposition est d'autoriser la compagnie a engager son argent dans la production de l'énergie électrique. Le comité se rappellera aussi que le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a déjà exposé la politique du Gouvernement concernant les chutes d'eau, et si cette déclaration était nécessaire à l'étude de ce bill, nous l'avons. Je crois que mon honorable ami (M. Bradbury) est dans l'erreur en disant qu'il est entendu que le bill doit être réservé. S'il y avait eu une entente, je suis certain que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) m'en aurait informé et m'aurait demandé d'en informer le comité. Au contraire il a déclaré qu'il ne voyait aucune raison pour que le bill, tel que modifié et rapporté par le comité, ne fût pas adopté.

M. BRADBURY: L'autre jour, à propos de ce bill et d'un autre, je crois, l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a déclaré que le Gouvernement avait un programme bien arrêté au sujet de ces chutes d'eau. J'avais compris que la prétention du ministre était que les règlements passés par le Gouvernement s'appliquaient à ces deux chutes d'eau à la tête du lac Winnipeg, mais après examen je constate qu'ils s'appliquent à toute chute d'eau dans les limites d'une province quelconque. Or, les chutes d'eau en question ne sont pas dans les limites d'une province, et j'en conclus qu'elles ne tombent pas sous le coup des règlements passés par le Gouvernement.

C'est une des raisons pour lesquelles ce bill devrait être réservé jusqu'à ce que le Gouvernement ait pris des mesures pour étendre l'application des règlements à ces chutes.

Je crois aussi que, vendredi dernier, l'honorable ministre des Chemins de fer a déclaré formellement que ce bill devait être réservé. J'ai pu me tromper; mon intention n'est pas de faire rejeter ce bill, ni aucun autre, mais les promoteurs, par cette charte, demandent à être autorisés à construire un chemin partant de l'embouchure de la Saskatchewan ou de l'embouchure du fleuve Nelson, deux points éloignés de plus de 100 milles, ce qui prouve que le projet est loin d'être mûri.

Le comité n'a jamais été en possession des renseignements nécessaires pour adopter ce bill. Je me suis énergiquement déclaré dans ce sens, devant le comité. Je considère, qu'en l'absence de tout règlement formel de la part du Gouvernement, ce serait une erreur de continuer l'étude de ce projet de loi. Si les règlements donnaient juridiction au ministre de l'Intérieur, sur les chutes d'eau, en dehors des limites des provinces, comme sur les autres, cela ferait disparaître quelques-unes des objections. Mais je maintiens que les règlements tels qu'ils existent aujourd'hui ne lui donnent pas cette juridiction et, conséquemment, le bill devrait être renvoyé.

M. LENNOX: J'ai déjà pris la parole deux ou trois fois sur cette question, et je suis bien décidé à laisser le Gouvernement en faire ce qu'il voudra. Il devra prendre la responsabilité de sa décision. Le bill a été discuté mardi dernier, et le ministre des Chemins de fer (M. Graham) a décidé de le réserver jusqu'après l'étude d'un autre bill qui doit être discuté devant le comité des Chemins de fer. Il a été en conséquence renvoyé à vendredi dernier, et j'ai alors fait observer au ministre que l'autre bill n'avait pas encore été discuté et qu'il serait préférable de ne pas consacrer l'heure réservée à l'étude des bills d'intérêt privé à une discussion inutile. Le ministre accepta cette manière de voir et se montra disposé à renvoyer la discussion à un autre jour. Malheureusement le promoteur du projet et quelques autres députés insistèrent, et toute l'heure fut consacrée à cette discussion.

Il avait été clairement entendu que l'étude de ce bill serait réservée jusqu'à ce que le comité des chemins de fer se fût prononcé sur l'autre bill dont j'ai parlé, et je crois qu'il était aussi entendu que le ministre des Chemins de fer ou le Gouvernement émettrait une politique générale à l'égard de ces chutes d'eau.

Nous sommes, pour ainsi dire, en présence d'une question nouvelle. A venir jusqu'à ces temps derniers, nous ne nous sommes jamais trouvés en présence de semblables problèmes. Mais les intéressés ont tellement hâte de s'enrichir en mettant la main sur ces chutes que même après que les bills eussent été déposés, on a cherché à les amender de manière à accaparer ces chutes d'eau.

Ce que je cherche à faire comprendre au ministre des Chemins de fer et des Canaux, c'est que le pays devrait recevoir quelque chose en échange des privilèges que demandent ces compagnies, que le Parlement ne devrait pas en faire cadeau à des particuliers, mais que l'Etat ou la province devrait en retirer des bénéfices.

Je ne tiens pas du tout à retarder l'adoption du bill. Je suis convaincu qu'il sera adopté. Mais je voudrais que l'étude en fût retardée jusqu'à ce que la Chambre ait discuté d'autres bills de la même nature qui sont sur l'ordre du jour, et que ceux

qui sont responsables de la gestion de nos ressources nationales aient adopté une ligne de conduite clairement définie.

Le cas est exceptionnel; j'ai d'abord réussi à retarder l'adoption du bill par le comité pendant l'absence du ministre des Chemins de fer et des Canaux. Jusqu'à ce moment, nous ignorions que le ministre fût disposé à le laisser adopter avant la discussion de l'autre bill dont j'ai parlé. Nous étions plutôt sous l'impression qu'on en retarderait l'adoption jusqu'à ce que la Chambre se fût prononcée sur l'autre, de manière à poser une règle applicable à tous les cas de cette nature.

Cet arrangement me paraissait très raisonnable. Mais, malheureusement, le premier jour que le ministre des Chemins de fer est absent, on cherche à faire adopter le bill. Quoi qu'il en soit, c'est au Gouvernement de dire s'il sera adopté ou non. S'il a décidé de le faire adopter, pour ma part, je n'ai plus rien à y voir.

J'ai fait ce que j'ai pu dans l'intérêt du public en demandant au Gouvernement d'adopter une règle uniforme concernant ces questions. Ces chutes d'eau sont plus précieuses que les dépôts de houille. Elles seront le pouvoir moteur, la source d'énergie de l'avenir; si le Gouvernement est disposé à en faire cadeau à de prétendues compagnies de chemins de fer, qui, sous prétexte d'exploiter un chemin, accapareront cette énergie et en feront commerce, c'est son affaire. Je suis convaincu, cependant que le public qui réfléchit ne sera pas de cet avis. L'opposition est impuissante à empêcher le Gouvernement d'agir. Pour ma part, j'ai fait tout ce que je pouvais pour l'amener à adopter une ligne de conduite prudente et sage sur ces questions.

M. CARVELL: Je suis bien aise d'entendre l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) traiter la question à ce point de vue élevé, car nous aurions pu croire que certains députés étaient intéressés à empêcher l'adoption de ce bill. Je ne mets pas en doute la sincérité de ceux qui, à trois reprises différentes, ont discuté la question. Cependant, à les entendre, on croirait que ce bill tend à autoriser la compagnie à s'emparer de ces chutes d'eau et en faire ce qu'elle voudra.

L'honorable réputé de Simcoe-sud (M. Lennox) sait bien qu'il n'en est rien. Il a suivi toute l'affaire devant le comité. L'honorable député de Selkirk (M. Bradbury) a aussi pris une part active à la discussion. Ils savent parfaitement que le bill, tel qu'il est modifié par le comité, et qu'il nous est actuellement soumis, ne demande rien autre chose qu'à autoriser la compagnie à détenir légalement ces chutes d'eau, si elle en peut obtenir la possession. Elle n'aura pas le droit d'exproprier; elle n'aura pas le droit de prendre possession de ces chutes autrement que je pourrais les acquérir moi-même, si je me proposais de faire des affaires dans cette partie du pays.

Nous créons simplement une personne morale légalement autorisée à posséder ces privilèges ou ces propriétés si elle peut les acquérir. La vraie question est aussi éloignée des suppositions de mon honorable ami, que le pôle nord l'est du pôle sud. En adoptant ce bill nous ne faisons rien autre chose que créer une personne morale autorisée à posséder légalement ces chutes d'eau, si elle réussit à les obtenir de qui de droit, soit des autorités fédérales, soit des autorités provinciales, quand cette région fera partie de la province du Manitoba.

J'ignore si cela aura lieu prochainement ou plus tard, mais je sais qu'il faudra un grand changement dans la politique de tous les gouvernements qui se sont succédés depuis la Confédération si, lorsque ce territoire fera partie de la province du Manitoba, ces chutes d'eau passent sous sa juridiction. Mais même dans ce cas, même si le Gouvernement fédéral modifie sa politique, cette compagnie n'aura d'autre droit que celui de s'adresser à la province du Manitoba et de s'entendre avec elle, si elle le peut, sinon elle n'aura rien.

Si ces chutes d'eau restent sous la juridiction des autorités fédérales, la compagnie devra s'adresser au Gouvernement d'Ottawa, pour en obtenir la possession, si elle le peut. La compagnie se trouvera exactement dans la position où je serais, où serait l'honorable député de Simcoe, ou tout autre qui irait là et achèterait cette propriété.

Je trouve étrange que les honorables députés de la gauche s'opposent si fortement à l'adoption de ce bill et exigent que le Gouvernement fasse connaître la ligne de conduite qu'il entend tenir à l'avenir sur toutes les questions de cette nature, quand, il y a deux semaines, ils ne se faisaient aucun scrupule de voter l'adoption du bill (n° 118) dont l'article 12 autorise la compagnie à exploiter des chutes d'eau dans la Colombie-Anglaise. Ils nous expliqueront peut-être ce qui a motivé ce changement d'attitude de leur part.

M. LENNOX: Les temps changent.

M. CARVELL: Oui, ils changent pour l'honorable député, et quelques-uns de ses amis qui se prennent tout à coup d'un si beau zèle pour la conservation de nos richesses nationales, depuis que le bill (n° 118) a été adopté par la Chambre. Quoi qu'il en soit, c'est une affaire qui les regarde. Quant au bill que nous étudions en ce moment, il a été discuté à fond, et mes honorables amis se sont tenus aussi éloignés que possible de la véritable question en jeu.

Ce souvenir, je l'espère, leur fera comprendre la véritable portée de ce projet de loi, et ils constateront qu'ils doivent y

consacrer quelques instants sans s'attarder à des griefs imaginaires. Je suis certain que, s'ils adoptent cette façon de voir, ils s'apercevront que le projet ne contient rien qui s'oppose à son adoption et nous permettront de continuer l'examen d'autres projet de loi tout aussi importants que celui-ci.

L'hon. M. HAGGART: Nous comprenons, tout aussi bien que l'honorable député, la nature du projet de loi maintenant soumis à la Chambre. Mon honorable ami prétend qu'on fait disparaître le pouvoir d'exproprier. En quoi, je le demande, le pouvoir d'exproprier accordé par un projet de loi pourrait-il être invoqué contre la couronne? Quel droit pourra-t-on invoquer contre le pouvoir que possède la couronne, même si ce dernier se trouvait conféré par le projet de loi actuellement soumis?

M. CARVELL: Je suppose que si ce chemin de fer se rendait jusqu'au Manitoba, il nous faudrait avoir ce droit d'exproprier.

L'hon. M. HAGGART: Oui, mais la province elle-même devra aussi accorder ce droit. A tout événement, ce droit relève actuellement de la couronne et du Parlement fédéral, et sans leur sanction tout pouvoir d'exproprier ne vaudra rien pour les parties qui l'obtiendraient. Ce n'est pas là ce que mon honorable ami prétend. Nous n'avons aucune objection à ce que ce projet de loi soit adopté. Nous savons parfaitement qu'il accorde à une compagnie particulière le même pouvoir dont jouit, à l'heure qu'il est, un particulier. Tout ce que nous demandons, c'est une déclaration quelconque de la politique qu'entend suivre le Gouvernement à propos de ces cours d'eau, politique qui est la même pour tous les pays civilisés du monde. Aux Etats-Unis il existe des règlements qui permettent à des compagnies et à des particuliers d'obtenir possession de ces cours d'eau. De plus, ainsi que je l'ai dit, ce même pouvoir d'expropriation se trouve compris dans le projet de loi adopté par la législature de la Colombie-Anglaise. Dans cette province, c'est un statut spécial qui règle la vente des chutes d'eau. Tout ce que nous demandons de l'honorable ministre des Chemins de fer, c'est de déclarer simplement que tout particulier ou que toute corporation peuvent s'adresser, avec les mêmes avantages, au Gouvernement, dans le but d'obtenir la possession des chutes d'eau; nous voulons surtout que l'Etat retienne quelque chose de cet héritage pour le pays tout entier, ou qu'il ne s'en départisse pas sans recevoir une compensation équivalente. Il est bien inutile de parler d'opposition à ce projet de loi de la part des membres de la gauche. Nous ne combattons pas ce projet de loi. Nous disons simplement: Si vous voulez faire adopter le projet de loi que vous soumettez, permettez au Gouvernement de se prononcer sur ce bill. En vertu de ce dernier, on pourra obtenir des propriétés qui ont une grande valeur pour l'Etat, propriétés qui ne sont pas encore réglementées, ou qui ne sont soumises jusqu'à présent, à aucune obligation statutaire. Tout ce que nous demandons au ministre, c'est d'établir au moins des règlements relatifs à ces cours d'eau, de façon qu'une partie continue à appartenir au peuple qui les possède déjà.

M. MILLER: L'honorable député a dit que les membres de l'opposition ne combattent pas ce projet de loi. J'aimerais savoir quelle autre attitude ils prendraient s'ils voulaient réellement s'opposer à ce projet de loi. A trois reprises différentes, au moins, ils ont retardé la discussion de ce bill. Ils disent qu'ils ne le combattent pas, mais, apparemment, je crois, ils s'en servent comme d'une trique pour forcer le Gouvernement à énoncer une politique sur ce qu'il se propose de faire lorsqu'il s'agit de concéder des chutes d'eau aux gens qui en réclament l'usage. Cependant, j'aimerais savoir comment ces gens-là peuvent être conséquents avec eux-mêmes s'ils refusent de permettre que ce projet de loi passe par toutes les étapes avant que le Gouvernement énonce sa politique à ce sujet, alors qu'aucun membre qui a pris la parole pour combattre ce projet de loi n'a signalé un seul article, un seul mot dans ce bill qui aliène, d'une façon ou d'une autre, l'usage d'une seule goutte d'eau, ou le droit d'utiliser cette chute. Tant que ces honorables députés n'auront pas fait cela, je ne pourrai voir que leur argument soit logique.

M. SPROULE: Je ne crois pas que cette raison ait une valeur bien forte, surtout si l'on tient compte de ce qui s'est passé en ce pays même. Nous connaissons comment les particuliers ont acquis un grand nombre de ces chutes d'eau, même de la couronne, qui ne retire en compensation aucun avantage. Si nous avions aujourd'hui, une déclaration de la part des ministres sur la politique qu'ils entendent suivre, d'après laquelle le public pourrait posséder ce qui reste de ces chutes d'eau; et nous indiquant les conditions de cette aliénation, nous pourrions parfaitement connaître ce qui en est et prendre les moyens de prévenir tous les dangers qui pourraient surgir, tout comme il s'en est présenté dans le passé.

L'honorable député de Carleton (N.-B.), (M. Carvell) a prétendu que ces compagnies ne pouvaient obtenir ce contrôle au moyen de l'expropriation. Comment pourraient-elles s'y prendre alors? Les moyens ne manquent pas, mais l'un des principaux, c'est qu'elles peuvent obtenir ce contrôle du Gouvernement, mais d'une façon secrète, à un loyer dont le montant est infime, tout cela, non pas à l'avantage,

mais au désavantage du pays. L'honorable député a parlé de la constitution civile de la compagnie du tunnel et du pont de Burrard-Inlet. Il dit que les membres de l'opposition ne sont pas conséquents avec eux-mêmes parce qu'ils étaient prêts à permettre l'adoption de ce projet de loi.

L'honorable représentant de Lanark-nord (M. Haggart) a fourni, si je ne me trompe, une réponse très satisfaisante en disant que le droit d'exercer la haute main sur les chutes d'eau doit être subordonné à la loi de la province et, par conséquent, que tout le monde peut jouir de ce privilège. Mais, dire qu'il existe une comparaison quelconque entre ce bill et celui qui nous est soumis, c'est affirmer une chose que les faits ne justifient pas. Quelle est la situation, aujourd'hui? Trois sociétés existent déjà; on demande un droit de passage entre ces compagnies, soit à la surface de l'eau, ou soit au moyen d'un tunnel; on s'est groupé, non pas dans un but de spéculation particulière, mais à seule fin d'accomoder ces trois grandes villes. Il est vrai que cette entreprise est provoquée par des particuliers, mais ils n'étaient que les mandataires de ces sociétés; ils ne désirent aucunement s'engager dans cette entreprise à seule fin de réaliser un gain personnel, mais plutôt dans le but d'accomoder les villes en question. Donc, le comité dépassé la limite qu'il aurait établi, s'il avait eu à traiter avec de simples particuliers en accordant les droits conférés par ce projet de loi. On ne peut faire raisonnablement une comparaison entre ces deux projets de loi. Quant à l'autre bill, je l'ai ici devant moi, et il stipule que les intéressés peuvent acquérir ces privilèges en observant la stipulation décrétée à l'article 247 de la loi relative aux chemins de fer, mais qu'ils n'auront pas le droit d'exproprier. Donc, mon honorable ami de Lanark dit—ce qui est strictement exact—que ces gens-là ne peuvent exproprier ce qui appartient à la couronne, mais qu'ils peuvent privément en obtenir ces privilèges à bien meilleur marché qu'ils valent réellement.

Si le Gouvernement louait toutes ces chutes d'eau à un prix raisonnable, cette politique serait avantageuse à tout le pays; dans le cas du gouvernement provincial, c'est lui qui percevrait le loyer. Ce serait là une sage politique, et depuis des années et des années, je me demande pourquoi le Gouvernement n'a jamais fait soupçonner à la Chambre le moindre désir de conserver ce qui est l'apanage du peuple de façon à ce que ce dernier retirât le bénéfice de ces chutes, au lieu de les louer à des sociétés privées qui s'enrichissent. Nous tenons à connaître ce que le Gouvernement se propose de faire relativement à ces chutes d'eau, parce que, au cours de la session, nous avons à nous occuper de projets de loi qui se rapportent à l'acquisition de privilèges de cette nature. Nous devons nous occuper de cette législation au meilleur de notre connaissance, parce que le Gouvernement n'a pas encore énoncé de politique ou de règle sage qui puisse nous guider quand il nous faut débattre ces questions. Si les ministres énonçaient leur politique, cela épargnerait du temps à la Chambre; cela conserverait au pays un intérêt sur lequel il peut compter quant à ce qui lui appartient, et cela mettrait fin à cette coutume d'abandonner ces chutes d'eau à des particuliers sans en exiger de compensation juste et raisonnable pour le pays.

M. CARVELL: Mon honorable ami (M. Sproule), si je ne me trompe, se méprend entièrement sur la véritable portée de ce projet de loi. Il s'efforce de dire qu'il n'y a pas d'inconséquence entre l'attitude prise par les membres de la gauche sur le bill relatif à la Colombie-Anglaise et celle qu'ils tiennent maintenant à l'égard de ce projet de loi.

Monsieur l'Orateur, il peut se faire que l'honorable député n'ait pas lu ce projet de loi, mais l'article 12 du bill relatif à la Colombie-Anglaise enlève le pouvoir des mains du gouvernement de cette province et accorde à cette compagnie le droit d'exproprier des chutes d'eau partout, qu'elles appartiennent à de simples particuliers ou à la province.

M. SPROULE: Du consentement de la Colombie-Anglaise.

M. CARVELL: Aucunement.

M. SPROULE: Oui.

M. CARVELL: L'article 12 est ainsi conçu:

Pour les fins de son entreprise et conformément aux dispositions de l'article 247 de la loi relative aux chemins de fer, la compagnie peut acquérir et développer des chutes d'eau, électriques ou autres.

—et le reste. Mon honorable ami de Grey-est devrait savoir qu'il a été réglé, d'après une décision du Conseil privé dans une cause de la Colombie-Anglaise où il s'agissait d'une société créée par le Parlement fédéral avec pouvoir d'exproprier, que cette société avait le droit absolu de s'emparer des biens des particuliers comme de ceux de la province.

M. SPROULE: Je n'ai aucune souvenance d'une décision semblable.

M. CARVELL: En conséquence, ce projet de loi, dont mon honorable ami et d'autres députés ont permis si facilement l'adoption, accorde à cette compagnie le droit d'exproprier toute chute d'eau qu'on trouve dans la Colombie-Anglaise, quels qu'en soient les propriétaires. Cependant, ces honorables députés, à l'instar de l'honorable représentant de Grey-est, viennent nous dire que ce cas-là n'est pas semblable

entièrement à celui que nous discutons maintenant. Je reconnais que les deux cas diffèrent, car l'un consacre une iniquité des centaines de fois plus outrageante que celle qu'occasionnerait le projet de loi maintenant débattu.

M. BRADBURY: Admettons cela, mais l'honorable député va-t-il prétendre que nous avons le droit, en toute justice, d'adopter ce bill?

M. CARVELL: J'ignore les raisons que peut avoir mon honorable ami en combattant ce projet de loi. Je n'ai entendu soulever aucune objection quand on a demandé que ce bill fût lu une troisième fois.

L'hon. M. EMMERSON: J'ai combattu ce projet de loi.

M. CARVELL: En vérité?

M. SPROULE: Si je ne me trompe, l'honorable député a dit que le bill relatif à la compagnie du tunnel de Burrard-Inlet accordait à la compagnie intéressée le pouvoir d'exproprier les chutes d'eau par toute la Colombie-Anglaise. A-t-il lu l'article 8 de ce projet de loi qui indique jusqu'à quelle distance cette compagnie se propose d'aller, laquelle distance couvre quelques milles seulement?

M. CARVELL: Cela n'est bon qu'à détourner l'attention. L'article autorise cette compagnie à acquérir par voie d'expropriation, dans la Colombie-Anglaise, les chutes d'eau visées par sa charte. Peu importe que ces chutes appartiennent à des particuliers ou non; la compagnie a le droit de les acquérir par voie d'expropriation et de les faire servir aux fins de son entreprise.

Le présent bill ne comporte aucun privilège semblable; le droit d'expropriation n'y est ni conféré ni sollicité. Le seul droit reconnu à la compagnie est celui d'acquérir et de posséder ces biens, si elle peut le faire.

Puisque j'en suis à discuter ce sujet, il n'est peut-être pas hors de propos de dire que, à mon avis, nous perdons beaucoup de temps précieux à discuter ce qui, à l'égard de ces chutes d'eau, n'est qu'une marotte de certains particuliers de la province d'Ontario. On dirait qu'à venir jusqu'à ces quatre ou cinq années dernières, les chutes d'eau étaient choses inconnues, et qu'on en doit la découverte à certains personnages de Toronto. Or, il s'en exploite au Canada comme dans l'univers entier depuis trois ou quatre siècles. Chaque jour, pour ainsi dire, dès que la Chambre s'occupe de quelque projet de loi où il est question de chutes d'eau, on entend quelque honorable député s'écrier: Vous portez atteinte aux droits inaliénables du peuple; vous aliénez les chutes d'eau qui appartiennent au peuple. J'aimerais savoir à qui ces chutes peuvent bien servir tant qu'on ne les exploite pas. L'eau coule depuis des milliers d'années, il est impossible de lui faire remonter son cours; laissons les chutes inexploitées, l'eau continuera pendant des milliers d'années encore de couler.

Contrairement à ce que dit l'honorable député de Grey-est, je ne crois pas que l'on devrait, dans le cas actuel, faire payer très cher l'acquisition de ces privilèges. Prenons comme exemple la ville d'Ottawa. Aux termes du présent projet de loi, la compagnie pourra produire de l'électricité après avoir acquis des droits aux chutes d'eau, mais le prix de l'électricité devra être fixé par la commission des chemins de fer.

La compagnie étant obligée de verser $1,000, $100,000 ou $1,000,000 au gouvernement provincial ou fédéral ayant droit d'affermer les chutes, la commission des chemins de fer devrait, en déterminant le prix de la vente de l'électricité aux consommateurs, tenir compte de ce versement, et le coût de l'électricité sera d'autant plus élevé que le loyer payé par la compagnie serait inclus dans les frais d'exploitation de l'entreprise. Prenons, dis-je, comme exemple la ville d'Ottawa. La compagnie électrique d'Ottawa ne paie probablement pas de loyer, ayant acquis ses droits, j'imagine, à l'époque où on ne cherchait pas à réserver tout ce qui se trouve dans la province d'Ontario. Si la compagnie électrique était obligée de verser $500,000 au gouvernement d'Ontario, mon honorable ami pense-t-il que les citoyens d'Ottawa pourraient avoir l'électricité à raison de 8 cents le kilowatt-heure, c'est-à-dire au plus bas prix qui soit au Canada? Les consommateurs obtiennent l'électricité à bon marché pour la seule raison que la compagnie la produit sans qu'il lui en coûte beaucoup. Si la compagnie était tenue de payer un gros loyer, cela retomberait sur les citoyens d'Ottawa qui, au lieu d'obtenir l'électricité à raison de 8 cents le kilowatt-heure, seraient obligés d'en donner 9, 10, 11 et même 12 cents, comme cela se voit en nombre d'autres endroits.

On entend si souvent répéter qu'il ne faut pas conférer de droits à l'égard des chutes d'eau, qu'il est temps de soutenir l'avis contraire et de démontrer qu'il ne s'agit en ceci que d'une simple marotte, d'une prétention fondée sur un principe malsain dont la mise en pratique ne donnerait aucun résultat satisfaisant et tendrait à accroître plutôt qu'à diminuer le coût de la jouissance de ces utilités publiques. En fin de compte, le principal objet de ces utilités est de diminuer les frais des consommateurs et non de grossir le budget de telle ou telle municipalité.

M. R. L. BORDEN: Le raisonnement de mon honorable ami mène à de singulières conclusions. Les mines de houille de la

Nouvelle-Ecosse n'ont de valeur que lorsqu'on les exploite; les forêts d'Ontario n'ont de valeur réelle que quand on les abat. . .

M. CARVELL: Peut-on remplacer les houillères de la Nouvelle-Ecosse et les forêts d'Ontario comme les chutes d'eau?

M. R. L. BORDEN: On peut remplacer les forêts par un bon système de reboisement.

M. CARVELL: En cinquante ans.

M. R. L. BORDEN: Certes, mon honorable ami n'oserait pas en conclure qu'on devrait les aliéner sans loyer ni redevance.

M. CARVELL: Les deux cas ne souffrent aucune comparaison.

M. R. L. BORDEN: Telle est la conclusion qui se dégage du raisonnement de l'honorable député; selon lui, en effet, en donnant le bois et le charbon sans exiger de loyer ni de redevance, les gens pourraient obtenir ces produits à meilleur compte et l'intérêt du pays serait suffisamment sauvegardé. Je ne crois pas que l'on puisse aller aussi loin que cela. La grande difficulté à laquelle ces chutes d'eau donnent lieu, c'est qu'aux Etats-Unis, et peut-être aussi au Canada, on cherche à les accaparer en diverses parties du pays; on pourrait finir par accaparer celles du Canada et créer un monopole gigantesque, ce qui me paraît peu à désirer. Une chute d'eau, il est vrai, n'a aucune valeur tant qu'on ne l'utilise pas; mais le Gouvernement devrait s'occuper des conditions auxquelles on devrait pouvoir l'utiliser.

Pour ce qui est des observations de l'honorable député à l'égard du droit d'acquérir par voie d'expropriation des biens appartenant à une province, je me suis reporté à la décision qu'il me signalait l'an dernier, à quelque dix-huit ou vingt autres causes portées devant le Conseil privé, la cour suprême du Canada et la cour d'appel d'Ontario; j'hésiterais, je dois le dire, à agréer la conclusion à laquelle il en est venu. Au Conseil privé, sir Arthur Wilson fonda sa décision sur deux motifs: premièrement sur ce que l'immeuble en question faisait partie de la plage et, en second lieu, sur la raison à laquelle l'honorable député fait allusion. Si cette manière de voir devait l'emporter, il ne s'ensuivrait pas nécessairement, à mon sens, qu'un gouvernement provincial eût le droit d'acquérir par voie d'expropriation un bien que la couronne possède du chef du Canada.

Je ne vois pas de différence, car, comme chacun sait, dans l'affaire des liquidateurs de la Maritime Bank of New Brunswick contre la couronne, il fut admis que l'exécutif et la législature de la province exercent, dans la limite de leurs attributions, un pouvoir souverain, tout comme l'exécutif canadien et le Parlement du Canada jouissent, dans les limites des leurs, d'un pouvoir souverain. Le fait est que dans la discussion et la décision de l'affaire portée devant le Conseil privé, on n'a cité aucun article de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, qui, dans l'espèce, soit d'une importance considérable. Je remarque qu'on ne l'a jamais cité, si ce n'est peut-être, il y a quelques années, en certaine cause concernant la province d'Ontario. Je veux parler de l'article 117, qui est ainsi conçu:

> Les diverses provinces conserveront respectivement toutes leurs propriétés publiques dont il n'est pas autrement disposé dans le présent acte, sujettes au droit du Canada de prendre les terres ou les propriétés publiques dont il aura besoin pour les fortifications ou la défense du pays.

Ainsi, par cet article, le Canada se trouve expressément autorisé à prendre possession d'une propriété de la province; ceci me donne à penser que l'on a de puissantes raisons de prétendre que la province a droit de mettre ses propriétés à l'abri de tout empiètement de la part du Gouvernement ou du Parlement du Canada, sauf toutefois le cas particulier prévu en cet article-là.

Je remercie l'honorable député de m'avoir fait tenir le texte de cette décision; j'ai longuement étudié la question, car elle est fort intéressante; mais pour ce qui est de l'affaire portée devant le Conseil privé, je ne puis m'empêcher d'en venir à la conclusion qu'il gardera la même attitude par rapport à la jurisprudence du Conseil privé à l'égard de cette affaire particulière, que dans la décision rendue il y a quinze ou seize ans au sujet de la loi de tempérance du Canada, c'est-à-dire que la décision pourrait s'appliquer à chaque cas rigoureusement conforme à celui-là; mais je considère qu'il faudrait bien réfléchir avant de l'appliquer à d'autres cas.

L'hon. M. PUGSLEY: Eu égard au temps que nous avons déjà consacré à cette discussion, le comité ne trouverait pas mauvais, j'en suis sûr, que je pusse formuler un avis susceptible d'abréger l'examen de ce projet de loi. A en juger par le ton de leurs observations, les membres de la gauche ne sont pas contraires au bill, ils considèrent plutôt qu'avant de l'adopter, le Gouvernement devrait faire une déclaration sur la manière de disposer des chutes d'eau appartenant au Dominion. Pour la gouverne du comité, je dirai que la commission de conservation se livre à une étude minutieuse de la question et qu'elle compte pouvoir sous peu faire au Gouvernement un rapport à ce sujet. Ce rapport, si je ne puis affirmer qu'on l'adoptera, je n'ai pas besoin de dire qu'on lui fera le

meilleur accueil et qu'il sera l'objet de l'étude la plus attentive. Le comité peut compter que l'intérêt public sera justement sauvegardé et que nous nous efforcerons de nous conformer aux recommandations de la commisison de conservation.

M. MIDDLEBRO: Un mot de l'article 12 du bill relatif à Burrard-Inlet, auquel l'honorable député (M. Carvell) a fait allusion. Ceux qui ont voté pour cet article l'ont fait dans l'intérêt général.

M. CARVELL: Sans doute.

M. MIDDLEBRO: Les membres de cette compagnie représentaient cinq ou six municipalités comprenant dans leurs limites la moitié de la population de la Colombie-Anglaise; par conséquent, conférer ces pouvoirs à la compagnie, c'était en faire bénéficier la moitié de la population de la province, puisque les membres de la compagnie ont produit un contrat fiduciaire par lequel ils reconnaissaient acquérir ces droits au profit de la moitié de la population de la Colombie-Anglaise. Ils ajoutèrent qu'ils allaient exploiter l'entreprise sans frais pour le public, et convinrent de laisser les gens passer la rivière sur leurs ouvrages sans rien exiger d'eux.

Si nous le demandons, c'est pour le bien de la moitié de la population de la Colombie-Anglaise et, conséquemment, dans l'intérêt public.

M. NEELY: Puisque l'honorable député (M. Middlebro) a expliqué pourquoi il a appuyé au comité des chemins de fer le bill concernant Burrard-Inlet qui contenait le même article que le présent bill auquel il s'oppose, je dirai que les promoteurs du premier étaient des particuliers, bien que la municipalité des environs de la ville où l'on devait construire le pont et le tunnel l'ait appuyé parce qu'il était avantageux pour les habitants de la Colombie-Anglaise. La compagnie fut constituée en corporation au capital de $3,000,000, et tout ce que le comité savait c'était que les municipalités consentaient à souscrire pour environ $300,000 ou un dixième du capital; le reste étant détenu, autant que nous sachions, par des particuliers. Le premier jour que le bill fut étudié en comité, la compagnie, il est vrai, a convenu qu'aucun péage ne devrait être exigé pour l'usage de la partie du pont réservée au trafic, mais elle a, pour bien dire, retiré cette concession et le bill, tel que la Chambre l'a adopté, autorise la perception des péages sur cette partie du pont.

L'honorable député (M. Middlebro), qui motive ainsi l'appui qu'il a donné au bill concernant Burrard-Inlet, ne peut, par conséquent, concilier son approbation d'alors avec son opposition d'aujourd'hui.

Tout le mal provient de ce que des députés de la gauche veulent, à l'occasion du présent bill, obliger le ministère à formuler un programme relativement à l'aliénation des chutes d'eau. Depuis que le comité des chemins de fer a approuvé ce projet de loi, c'est la troisième fois que le comité général le délibère et, selon moi, il faudrait avoir de puissantes raisons pour en entraver l'adoption comme on le fait. Les membres de la gauche déclarent qu'ils ne font pas d'opposition factieuse; dans ce cas que font-ils, je vous le demande au nom du bon sens? La première fois que le comité a étudié le bill, le représentant de Simcoe-sud a demandé quelle était la politique ministérielle, et le ministre de l'Intérieur lui a répondu que son département s'était tracé une ligne de conduite relativement à l'aliénation des chutes d'eau dans les provinces et les territoires du Nord-Ouest.

M. BRADBURY: Le ministre se trompait.

M. ARMSTRONG: Quelle était cette ligne de conduite?

L'hon. M. PUGSLEY: De donner à bail les chutes d'eau.

M. NEELY: J'ai les paroles du ministre sous les yeux; elles sont consignées à la page 5213 de la version française du hansard:

L'hon. M. OLIVER: On a demandé au Gouvernement d'énoncer une politique quant aux chutes d'eau. En tant que les eaux du Canada sont sous la juridiction de ce Gouvernement, ce dernier a une politique parfaitement définie qu'il a appliquée depuis quelque temps déjà. Quant aux chutes d'eau situées dans les trois provinces des prairies, d'après les stipulations de la loi relative à l'irrigation, c'est le gouvernement du Dominion seul qui doit exercer la haute main en ces matières. Dans les dispositions de la loi relative aux terres fédérales adoptée en 1908, il est fait mention de la production de l'énergie. D'après les dispositions de cette loi, on a adopté les règlements qui ont été en vigueur depuis environ un an, règlements relatifs à la méthode d'acquérir ces chutes d'eau, et décrétant qu'un loyer peut être exigé de la compagnie qui se servira des eaux en question, lequel loyer peut être fixé de temps à autre—c'est-à-dire après les périodes de vingt et un ans—et décrétant qu'on pourra réglementer les taux que devront acquitter les consommateurs de l'énergie hydraulique, taux qu'imposera la commission des chemins de fer, lesquels pourront être réajustés après sept ans.

Plus loin, il ajoutait:

L'hon. M. OLIVER: J'aurais dû mentionner qu'à mon avis la loi relative à l'irrigation s'applique au Nord-Ouest tout aussi bien qu'aux provinces des prairies; mais j'estime, à tout événement, que la loi relative aux terres fédérales doit être en vigueur dans ces provinces-là et que, d'après les dispositions de cette loi, le ministère a préparé des réglements qui s'appliquent certainement aux chutes d'eau qui se trouveraient affectées par

l'un et l'autre de ces projets de loi. Il n'est pas question de la politique du Gouvernement, non plus que de l'administration par ce dernier quant à ce qui concerne ces chutes d'eau qui sont, certes, sous la haute main du Gouvernement fédéral. Le projet de loi maintenant soumis s'applique au territoire du Nord-Ouest qui se trouve hors des limites des provinces, et c'est pourquoi il ne saurait être question de droits provinciaux.

Voilà ce que le ministre de l'Intérieur a déclaré au comité; néanmoins, les membres de la gauche semblent exiger plus. S'ils ne sont pas satisfaits des règlements que le ministre de l'Intérieur a déjà établis aux termes des lois relatives aux terres fédérales et à l'irrigation, il est singulier qu'il faille réserver le présent bill d'intérêt particulier jusqu'à ce que toute la question soit remise à l'étude et que de nouveaux règlements soient mis en vigueur. L'objection des députés de la gauche est complètement absurde. La population canadienne n'est-elle pas persuadée que les chutes d'eau qui relèvent du Gouvernement fédéral sont aussi bien administrées que celles qui sont sous la dépendance de certains gouvernements provinciaux? Je le crois. Je ne parlerai pas de la situation dans la province d'Ontario, mais je sais que, grâce à la commission hydro-électrique, les habitants de cette province paient les chutes d'eau beaucoup moins cher que les habitants établis aux environs des chutes d'eau qui sont administrées par le Gouvernement fédéral. Il me suffit de rappeler à la Chambre que les chutes d'eau qui relèvent du Gouvernement fédéral sont exploitées, données à bail et remises à ceux qui les utilisent, aux termes du règlement établi par le ministre dans l'exercice des pouvoirs que lui confèrent les lois concernant les terres fédérales et l'irrigation.

L'hon. M. OLIVER: Je désire faire une légère correction. On me fait dire que le règlement relatif aux chutes d'eau s'applique au territoire que concerne cette charte de chemin de fer qui est connu sous le nom de territoire du Nord-Ouest. Si mes paroles ont été fidèlement rapportées, je me suis trompé en faisant cette déclaration. Le règlement ne s'applique directement qu'aux trois provinces de l'Ouest; mais en ce qui concerne la politique ministérielle, elle est formulée dans ce règlement et ce n'est que par pure inadvertance que celui-ci ne s'applique pas au territoire du Nord-Ouest. La politique du Gouvernement est énoncée dans le règlement et régira toutes les eaux qui relèvent de l'autorité législative fédérale.

L'hon. M. EMMERSON: Quel est le prix par cheval-vapeur?

L'hon. M. OLIVER: Il sera mentionné dans le permis et variera selon les circonstances. Lorsque le coût de la production est considérable en égard à la quantité des forces hydrauliques, il ne serait pas sage d'exiger un loyer élevé; mais lorsque la quantité des forces est considérable et le coût de la production relativement minime, il ne serait que juste que le public en général en retirât quelque bénéfice. L'intention est d'exiger un loyer dont le chiffre sera modifié tous les vingt-un ans et de faire fixer les taux par le Gouverneur en conseil. Le prix par cheval-vapeur exigé par les producteurs de l'énergie hydraulique sera fixé par la commission des chemins de fer de sept ans en sept ans. Il ne serait pas sage d'établir un prix fixe qui s'appliquerait à tous les cas et dans toutes les circonstances.

M. SPROULE: Que ferait le Gouvernement relativement à ces chutes d'eau, si une compagnie exploitant un canal, telle que la compagnie mentionnée dans le présent bill était constituée en corporation, puis cherchait à s'emparer de ces chutes d'eau dans l'exercice des pouvoirs que sa loi organique lui aurait conférés? La corporation ainsi créée pourrait-elle s'en emparer à d'autres conditions que celles que le Gouvernement imposerait dans le cas d'une compagnie privée?

L'hon. M. OLIVER: Ce n'est pas à moi de répondre à cette question, mais j'affirme positivement qu'une compagnie serait exactement sur le même pied qu'une autre compagnie ou qu'un particulier. Une compagnie qui désirerait obtenir des chutes d'eau appartenant à l'Etat serait tenue de se conformer aux intentions ministérielles qui sont énoncées dans le règlement déjà établi et qui s'applique aux trois provinces de l'Ouest.

M. SPROULE: Dans ces chartes nous conférons le droit d'entrer en possession des chutes d'eau situées dans les provinces où les terres n'appartiennent pas aux autorités fédérales. Pourquoi le Gouvernement ne ferait-il pas un pas de plus et ne dirait-il pas qu'il n'a pas eu le dessein d'inclure ce droit dans le cas, mais qu'il se proposait de renvoyer les compagnies aux provinces? Nous aurions ainsi la garantie qu'aucune injustice ne serait commise envers une province.

L'hon. M. OLIVER: Dois-je comprendre que la proposition de l'honorable député s'applique aux provinces de l'Ouest?

M. SPROULE: A n'importe quelle province.

L'hon. M. OLIVER: Les provinces de l'Ouest ne sont pas sur le même pied que les autres. Dans les premières, la juridiction relativement aux terres et au lit des cours d'eau appartient au Gouvernement fédéral; mais, dans les autres, elle est attribuée aux gouvernements provinciaux, de

sorte que la responsabilité qui incombe clairement aux autorités fédérales en ce qui a trait aux trois provinces de l'Ouest ne leur incombe pas dans les autres provinces. Je ne saurais dire si nous avons juridiction relativement aux chutes d'eau situées dans les autres provinces. Je ne parle que de la politique ministérielle concernant les terres et les eaux qui sont sans conteste soumises à l'autorité législative du Gouvernement fédéral. A cet égard, nous avons clairement énoncé notre politique.

M. SPROULE: Il y a quelque temps nous avons discuté un projet de loi relatif à un canal et on a soutenu que l'autorité, seule, pouvait s'occuper d'un canal. Si la compagnie s'emparait de chutes d'eau très utiles appartenant à une province pour exploiter un canal, elle s'en emparerait dans l'exercice des pouvoirs que nous lui aurions conférés à titre de compagnie de construction d'un canal, et sans avoir égard aux intérêts de la province, bien que celle-ci fût propriétaire. Le seul moyen de s'y opposer, c'est d'obtenir que le gouvernement fédéral refuse d'accorder à une compagnie des pouvoirs qui lui permettraient de s'emparer de ce qui appartient à une province.

M. CONMEE: La présente discussion couvre un champ étendu.

J'écoute depuis quelque temps les critiques de ce bill, et j'ai entendu les remarques de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) au sujet d'un bill de canal qui, il le suppose, a dépossédé quelqu'un d'une chute d'eau. Or, je prétends qu'aucun bill de ce genre n'a été présenté à la Chambre. Tout ce qui a été demandé à la Chambre était la permission d'utiliser, pour les fins du canal, la chute d'eau qu'exploiterait la compagnie du canal, et d'en vendre le surplus en se conformant à certains règlements. L'honorable député semble croire que ce serait là donner à la compagnie le droit de s'emparer d'une grande chute d'eau et de l'utiliser, et pour me servir du langage que l'on entend répéter dans cette Chambre, de l'enlever au peuple. Je prétends qu'aucun bill de ce genre n'a été présenté à cette Chambre depuis que je suis ici; quel est le principe de ce bill? Il donne simplement pouvoir à une compagnie, que, sans ce bill, elle n'aurait pas, comme corporation, savoir, le droit de dépenser son argent pour développer des chutes d'eau qu'elle pourra acquérir. On dit que ce bill diffère beaucoup des autres parce qu'il se rapporte aux chutes dans les provinces de l'Ouest, et que la question d'expropriation ne serait pas aussi vitale pour la compagnie qu'elle le serait dans des circonstances différentes. Je ne vois pas la différence que cela fait en principe. Parce que ces personnes peuvent acquérir des chutes d'eau, qu'elles les obtiennent au moyen d'expropriation ou de gré à gré, en quoi cela peut-il causer des torts au public? C'est une question que les honorables membres de cette Chambre devraient se demander. Qu'est-ce que le public peut recevoir de l'exploitation d'une chute d'eau? Le chef de l'opposition a comparé les chutes d'eau au charbon ou au bois. Je ne crois pas que la comparaison soit juste, pour la raison mentionnée par l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell). La chute d'eau est créée par l'eau qui tombe à un certain endroit. Une fois que l'eau est passée elle ne revient plus. Le charbon peut être épuisé, le bois peut être épuisé, mais la chute d'eau ne peut être utilisée que là où elle existe. De sorte que la comparaison n'est pas juste.

M. BOYCE: Si vous n'utilisez pas le charbon et le bois ils restent là comme fonds.

M. CONMEE: Vous pouvez conserver le charbon et le bois mais vous ne pouvez pas conserver la chute d'eau.

M. THOBURN: Pourquoi pas?

M. CONMEE: Parce que l'eau coule et qu'elle est partie.

M. GOODEVE: Puis-je poser une question? L'honorable député ne sait-il pas que toutes les chutes d'eau sont dans le même cas. Si vous vendez une chute d'eau, une mine de charbon ou une étendue de forêt, le public s'en trouve par le fait dépossédé.

M. CONMEE: Si vous donnez une chute d'eau à un particulier, il y a une certaine logique dans le raisonnement de l'honorable député. Mais qui a jamais proposé cela? Il est vrai qu'il y a vingt ans on aurait peut-être donné par une loi à un particulier la possession d'une chute d'eau. Mais l'honorable député prétend-t-il que ce Parlement, en vertu d'une récente législation, perdra son droit sur ces chutes d'eau s'il accorde à une compagnie une charte l'autorisant à développer cette chute d'eau? Quelqu'un peut-il prétendre que le Gouvernement perd son droit sur un chemin de fer en donnant à une compagnie une charte l'autorisant de construire ce chemin de fer? Je tiens à la main une loi de la législature d'Ontario votée en 1907. Cette loi donne droit à la commission hydro-électrique d'Ontario de prendre des chutes d'eau là où il lui plaira.

M. LENNOX: Pour l'Etat.

M. CONMEE: Mon honorable ami (M. Lennox) dit "pour l'Etat". Ce n'est pas le temps de discuter cette question. Mais cela ne fait aucune différence que ce soit pour l'Etat ou non. La question est que la législature d'Ontario a obéi au principe

qu'elle avait le droit d'ôter des chutes d'eau à des sociétés particulières, qu'elles fussent constituées par le Parlement fédéral ou par la législature provinciale, et elle a donné à cette commission le droit de prendre toutes les chutes d'eau existant dans les limites de la province d'Ontario. Je concède que, dans son opinion, cela est à l'avantage des contribuables. Mais qui connaît d'avance ce qui sera à l'avantage des contribuables ou non? La législature se cache derrière une compagnie particulière à laquelle elle donne pleins pouvoirs, et un monopole de trente ans sur les villes de Port-Arthur et Fort-William. J'ai le contrat en ma possession.

M. BOYCE: Quelle compagnie?

M. CONMEE: "La Kakabeka Power Company". La législature a donné à cette compagnie un monopole de vingt ans qui fera payer l'énergie au consommateur au moins $30 le ch.-v. Je ne veux pas discuter cela; je ne veux pas être entraîné dans cette discussion, mais mon honorable ami (M. Lennox) m'a ouvert la porte lorsqu'il a dit que c'était dans l'intérêt du public. Peut-être que cela sera dans l'avenir plus dans l'intérêt du public que je crois maintenant. Mais ce n'est pas la question. Le Parlement fédéral n'abandonne pas ses droits sur les chutes d'eau. Nous stipulons dans ce bill que les taux seront réglés par la commission des chemins de fer du Canada. Un membre de cette Chambre peut-il me dire que le public ne soit pas protégé de cette façon? Si un honorable membre peut me montrer que le public sera plus protégé ou obtiendra des conditions plus avantageuses si le Gouvernement exploitait lui-même les chutes d'eau que de les faire exploiter par une compagnie soumise au contrôle de la commission des chemins de fer, il aura raison, et je serais très heureux de l'entendre.

Mais je nie qu'un Gouvernement puisse exploiter une chute d'eau à meilleur marché qu'une compagnie peut le faire. Je serais certainement très heureux d'appuyer une politique de développement des chutes d'eau par le Gouvernement si le Gouvernement le voulait. Mais quelqu'un croit-il que ce Gouvernement, ou aucun autre gouvernement exploitera les chutes d'eau du pays suivant les besoins de l'Etat. Une grande autorité a dit que les chutes d'eau étaient un don fait par la nature au peuple. Et c'est le cas: et par les règlements qui seront adoptés, et par le principe de contrôle par le public pour l'avantage du public, vous conservez ces chutes autant qu'elles peuvent l'être pour l'avantage du peuple, car ce n'est pas à son avantage d'en arrêter l'exploitation comme l'a fait la législature d'Ontario. Il y a six ans que la commission hydro-électrique existe, et elle n'a pas développé une seule chute d'eau. Est-ce là l'intérêt du peuple? Mais ce n'est pas le temps de discuter cela. Cette commission a fait certains arrangements concernant des chutes d'eau, et, peut-être, à son point de vue, elle fait bien. Je ne critiquerai ni ne blâmerai cette commission. Mais je dis qu'on ne devrait pas refuser au peuple qui vit dans le voisinage d'une chute d'eau, qui peut être d'un usage commercial, les avantages de l'utilisation de cette chute par respect de la théorie professée par quelques personnes. Pourquoi garde-t-on ces chutes? Pour une compagnie particulière? Les honorables membres de la gauche appuient un bill qui aura cet effet. Je ne les accuse pas de le faire sciemment et délibérément, de se faire les outils d'une société, mais le fait n'en existe pas moins. Dans le cas du bill du canal ils ont obligé la compagnie qui demandait ce bill—ils l'ont à peu près forcée—à abandonner la route de Kaministiquia. Pourquoi? pour conserver à une compagnie particulière qui a un monopole de trente ans la maîtrise sur deux grandes villes à la tête des lacs. Voilà ce que vous avez fait.

M. BOYCE: Puis-je poser une question?

M. CONMEE: Oui, posez toutes les questions que vous voulez.

M. BOYCE: Par quel procédé cette compagnie a-t-elle été forcée, comme l'honorable député le dit, à adopter une autre route? Ne l'a-t-elle pas fait de son propre gré?

M. CONMEE: Non, ce n'est pas ce que je voulais.

M. BOYCE: Alors j'ai mal compris les paroles de l'honorable député devant le comité des chemins de fer.

M. CONMEE: Mon honorable ami (M. Boyce) était un de ceux qui, appuyés par une forte délégation et aidés par de nombreux avocats, ont combattu un point particulier du bill. On a invoqué l'intérêt public. Mon honorable ami du Sault-Sainte-Marie, et sans doute aussi mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox) étaient de bonne foi.

Je ne crois pas qu'ils aient compris ce qu'ils faisaient, et ce n'était pas à moi de les éclairer, mais, ils ont tout de même obligé cette compagnie à abandonner la route de Kaministiquia.

M. BOYCE: L'honorable député a-t-il dit que c'étaient des avocats de la compagnie Kakabeka qui s'opposaient?

M. CONMEE: Oui, M. Chrysler et d'autres étaient là.

M. BOYCE: M. Chrysler représentait, comme l'honorable député le sait, la ville de Fort-William; il était nommé par le conseil de ville.

M. CONMEE: L'honorable député se trompe entièrement.

M. LENNOX: Puis-je dire un mot?

M. CONMEE: Oui, posez toutes les questions que vous voulez.

M. LENNOX: Je ne veux pas poser de question, je veux établir un fait. L'honorable député (M. Conmee) a mentionné mon nom. Peut-être me permettra-t-il de lui dire que je n'étais pas présent alors.

M. CONMEE: Si je me suis trompé, je retire mes paroles. Mais l'honorable député y était dans une autre circonstance; je me le rappelle très bien. Je dis que l'honorable député de Sault-Sainte-Marie (M. Boyce) se trompe s'il croit que M. Chrysler représentait la ville de Fort-William. Cette ville s'était fait représenter parce que cette compagnie voulait faire modifier le bill, et du moment que la route de Kaministiquia a été abandonnée, les villes de Fort-William et de Port-Arthur, M. Chrysler et tous les autres avocats qui avaient à cœur l'intérêt public disparurent de la salle du comité et ce fut la fin.

M. BOYCE: Si l'honorable député veut me le permettre, je dirai ceci: il sait très bien que ce bill a été renvoyé à un comité dont le président voulait que toutes les parties intéressées, Port-Arthur, Fort-William, le gouvernement d'Ontario et tous ceux qui voulaient se présenter fussent entendus devant le comité. Qu'entend l'honorable député en disant qu'ils sont disparus de la scène?

M. CONMEE: Je vais le dire à mon honorable ami. Il pourra l'apprendre du gouvernement d'Ontario, mais non pas des autres parce qu'ils sont sortis de l'embarras maintenant.

Il existe un monopole en leur faveur, et quant à moi, je suis bien disposé à leur permettre d'en jouir.

M. BOYCE: Il n'existe pas de monopole.

M. CONMEE: Il existe un monopole depuis trente ans. J'ai le document en main, et j'en consignerai peut-être le texte dans le compte rendu des débats avant la fin de la session; en tout cas, je pourrai le communiquer à l'honorable député. Je soumets que l'attaque dirigée contre le présent projet de loi n'a pas sa raison d'être. Ces honorables députés font erreur en déclarant que son adoption équivaudrait à confier à une compagnie d'intérêt privé la gestion d'intérêts publics. Le Parlement ne se dépouille pas de ses attributions; il est à même d'en déposséder cette compagnie en tout temps; il est à même d'autoriser la commission des chemins de fer à imposer les conditions que l'intérêt public pourra exiger. Le ministre a déclaré qu'aux termes du règlement les Chambres ont le droit d'imposer le versement d'une taxe au trésor public pour l'usage de l'eau; c'est une des conditions qu'il lui faut remplir pour être à même d'utiliser la force. Il importe peu que cette force soit dans une des trois provinces de l'Ouest ou dans les limites de l'Ontario; la règle est applicable dans le cas de toute force relevant de la compétence du Dominion. Or, il se trouve, même sur les cours d'eau limitrophes, des chutes comprises dans les terres du domaine public qui relèvent absolument et sont la propriété du gouvernement fédéral. Ces chutes sont là et sont soumises au même régime, régies par les mêmes principes que ceux énoncés dans ce règlement. Si ces honorables députés sont à même de soumettre un programme qui garantisse mieux l'intérêt public que ne le font ce règlement et cette législation qu'ils combattent, c'est parfait; mais tant qu'ils ne l'auront pas fait, il me semble que leur raisonnement manque de base. L'article 12 du projet de loi n° 118 donne le droit absolu pour la vente du surplus d'énergie; et c'est précisément ce à quoi ces honorables députés sont opposés. Cependant, ils n'ont pas combattu sérieusement ce projet de loi au comité des chemins de fer, non plus que dans cette enceinte.

Pourquoi? Est-ce parce qu'il portait à l'endos le nom d'un de leurs amis? Est-ce parce qu'il avait pour parrain un de leurs collègues? Est-ce là tout ce qui explique leur silence au cours de l'achèvement réglementaire du bill? Je ne l'affirme pas, mais l'attitude de ces honorables députés pourrait le faire croire. Il ne me paraît pas être dans l'intérêt public d'entraver l'adoption de projets de loi d'intérêt privé; il ne me paraît pas être dans l'intérêt public de mettre l'interdit sur l'initiative, l'esprit d'entreprise, l'exploitation d'une des grandes réserves de forces naturelles. Vous voulez prendre exemple sur les pouvoirs publics en Chine; en effet, ils ont réussi à assurer la conservation des ressources naturelles dans une très large mesure; mais c'est ce qui ne se recommande pas. Tant que notre Parlement ne sera pas prêt, ou tant que quelque autre organisme administratif n'aura pas été constitué en vue de l'exploitation de ces chutes d'eau, il serait inopportun de notre part de prendre pareille attitude. Il incombe au Parlement d'empêcher la dilapidation des ressources naturelles dans toute la mesure possible, mais on ne saurait exiger qu'il fasse davantage.

M. GOODEVE: D'honorables députés ont affirmé que les représentants de la Colombie-Anglaise entravent l'adoption de

ce projet de loi, après avoir laissé passer sans objection un bill (n° 118) de même nature. En ma qualité de député de la Colombie-Anglaise, je m'inscris contre cette affirmation. Tout d'abord, je ne vois pas que les représentants de la Colombie-Anglaise aient montré un intérêt très vif pour le projet de loi actuellement en délibération. Il ne s'en est trouvé qu'un ou deux pour prendre la parole, et ceux-là ont bien fait voir que leur seul mobile en agissant ainsi était de provoquer une déclaration du Gouvernement sur la conservation de ces chutes d'eau. Cela ressort bien de leurs discours; les honorables députés de la gauche se montrent donc très injustes, à mon avis, en affirmant que les représentants de la Colombie-Anglaise ont entravé l'adoption du projet de loi. Ils ont fait certaines comparaisons, et j'aimerais de mon côté à faire le rapprochement entre les deux projets de loi.

L'honorable représentant de Humboldt (M. Neely) a affirmé que le projet de loi (n° 118) avait été présenté dans l'intérêt des monopoleurs. Il est vrai que nombre de particuliers ont comparu devant le comité des chemins de fer comme promoteurs de ce projet de loi; mais ils ont remis au comité des lettres de procuration établissant qu'ils agissaient dans l'intérêt des diverses municipalités environnantes. Il a été clairement démontré au comité des chemins de fer que le projet de loi avait pour promoteur un commissariat. Il y a lieu de signaler une autre différence. Le projet de loi (n° 118) était très défini, restreint à un district très connu à population agglomérée; il s'étendait entre deux points rapprochés, distants de deux milles seulement et ne visait que la construction d'un pont et d'un tunnel. C'était l'unique attribution de la compagnie. On a soutenu que le projet de loi (n° 118) conférait les mêmes attributions que le bill actuellement en délibération devant le comité; je tiens à faire observer que ces attributions sont absolument restreintes par l'article 8 de ce projet de loi. Qu'on lise l'article 8 à la lumière de l'article 11, et l'on se rendra compte que les attributions conférées sont très restreintes; que la compagnie n'est autorisée à aménager la chute que pour les seules fins de son entreprise. Elle se fait autoriser à construire un pont et un tunnel entre deux endroits nettement indiqués et bien connus; et dès lors, elle ne peut se prévaloir des attributions conférées par l'article 11 que pour développer l'énergie dont elle pourra avoir besoin en vue de cette entreprise déterminée. Or, qu'en est-il du projet de loi actuellement soumis à la Chambre? Encore ici, il faut lire l'article 7 à la lumière du texte de l'article 13, et nous voyons que ces attributions, loin d'être circonscrites, sont d'une nature très large. Telle a été l'objection nettement formulée par tous ceux qui ont pris la parole sur ce projet de loi devant le comité des chemins de fer. L'article 7 est ainsi conçu:

La compagnie peut établir, construire et mettre en service une ligne de chemin de fer d'une largeur de voie de quatre pieds, huit pouces et demi, partant d'un point sur le lac Winnipeg, à ou près son débouché dans le fleuve Nelson, soit à ou près l'endroit où la rivière Saskatchewan se jette dans le lac Winnipeg, ou bien à partir d'un endroit entre lesdits points, pour se relier à toute ligne de chemin de fer allant à la baie d'Hudson, et que le gouvernement du Canada peut tracer.

Or, il n'existe pas aujourd'hui de chemin de fer aboutissant à la baie d'Hudson, et cela permet de juger de l'ampleur d'une telle disposition. De fait, cela veut dire que la compagnie concessionnaire de cette charte est pour bien dire maîtresse de tous les cours d'eau drainant cette énorme superficie qui va du lac Supérieur au lac Winnipeg. En outre, on sait que ces rivières sont coupées de nombreuses chutes bien connues. Un membre de la députation a affirmé qu'on connaissait l'existence d'au moins quinze chutes dans cette étendue de pays, et il n'est pas douteux qu'il n'en existe nombre d'autres sans qu'on les connaisse, au sein d'un pays encore en partie inexploré, et c'est une des raisons importantes qui nous font insister auprès du ministère pour que, préalablement à l'adoption de ce projet de loi, il annonce un programme défini d'action sur le sujet.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député déclare que l'effet de ce projet de loi sera de rendre cette compagnie maîtresse de ces chutes. Aura-t-il l'obligeance d'indiquer l'article du projet de loi qui attribue ces chutes à la compagnie en question?

M. GOODEVE: Aux termes de l'article 18 du projet de loi, la compagnie a le droit d'acquérir et d'aménager tous les cours d'eau en vue de ses opérations, et c'est ce qu'on voit plus nettement à la lecture de l'article 7. En réponse à la question du ministre, je lui demanderai si la compagnie n'aurait pas de ce fait un certain droit acquis qu'on pourrait invoquer comme fin de non recevoir contre les compagnies de formation plus récente qui demanderaient la concession de chutes d'eau?

L'hon. M. PUGSLEY: Absolument pas.

L'hon. M. FIELDING: Ce projet de loi confère-t-il ou tend-il à conférer le droit d'acquérir une chute d'eau quelconque?

L'hon. M. PUGSLEY: Absolument pas.

M. GOODEVE: Il lui confère le droit d'acquérir des chutes d'eau. . .

L'hon. M. FIELDING: C'est un droit qui appartient à chacun. . .

M. GOODEVE: . . . pour les fins de son chemin de fer; et j'ose dire que si ce projet de loi est adopté et si nous songeons à donner une de ces chutes d'eau à quelque autre personne, sur-le-champ cette compagnie interviendra et se réclamera de l'article 7 pour dire: Vous nous enlevez des chutes dont nous avons besoin pour les fins de notre entreprise.

L'hon. M. PUGSLEY: On ne serait pas fondé à émettre pareille prétention.

M. GOODEVE: D'après ce que je sais des habitudes de ces compagnies, lorsqu'elles ont obtenu l'adoption d'un projet de loi renfermant une disposition de la nature de l'article 7, elles mettent tout en œuvre pour obtenir la reconnaissance de leurs prétendus droits, et c'est dans cet ordre d'idées que la législature de la Colombie-Anglaise a pris le parti de voter la loi intitulée: "Water Clauses Act". Précisément cela me suggère un autre argument: la compagnie constituée aux termes du projet de loi relatif à la compagnie de Burrard-Inlet, va se trouver sous le régime de la loi "Water Clauses" de la province de la Colombie-Anglaise, aux termes de laquelle elle devra payer une somme proportionnelle au nombre d'unités d'eau qu'elle aura utilisées.

M. CONMEE: Où trouvez-vous cela dans le projet de loi relatif à la compagnie Burrard-Inlet?

M. GOODEVE: La compagnie va se trouver soumise au régime de la loi votée par la législature provinciale dite "Water Clauses Act", et cela sans qu'il soit nécessaire de le déclarer dans le projet de loi. C'est précisément ce que nous voudrions obtenir. Nous ne nous opposerions nullement à l'adoption du présent projet de loi si le ministère voulait établir une règle invariable quant à ces privilèges d'exploitation des chutes d'eau qui relèvent à l'heure qu'il est de l'Etat, règle aux termes de laquelle tout concessionnaire de tels privilèges relèverait d'une même autorité. Je pense être d'accord avec l'honorable représentant de la Rivière-à-la-Pluie et quelques autres députés et aussi, si je ne me trompe, avec le ministre des Chemins de fer et des Canaux lui-même, quant à cet aspect de la question. Qu'il soit bien compris que tant que l'Etat n'exploitera pas directement ces ressources naturelles, je serai fortement en faveur de leur exploitation par des particuliers; et je serais le dernier à m'opposer à la mise en œuvre de ces ressources naturelles. Nous ne demandons pas la mise sous séquestre de ces ressources, mais nous tenons à ce qu'elles soient mises à l'abri de toute dilapidation dans l'intérêt du public généralement.

L'hon. M. PUGSLEY: Le champ d'action assigné à la compagnie de Burrard-Inlet, et dans les limites duquel elle est tenue de trouver les chutes d'eau requises, n'est-il pas compris dans la zone des terres réservées au chemin de fer?

M. COWAN: Non.

L'hon. M. PUGSLEY: Je pensais que les opérations de la compagnie embrasseraient une étendue de vingt milles, de chaque côté du chemin de fer.

M. GOODEVE: Je crois que c'est en dehors de la zone des chemins de fer.

L'hon. M. EMMERSON: Nous voilà déjà bien loin du point soulevé par le député de Simcoe-sud (M. Lennox). Si je comprends bien, la raison de son opposition à ce bill est qu'il faudrait pourvoir . . .

M. GOODEVE: Je répondais simplement à une question que le ministre des Travaux publics m'avait faite.

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'a répondu l'honorable député?

M. GOODEVE: Que ce ne serait pas en dedans de la zone des chemins de fer.

L'hon. M. PUGSLEY: La zone des chemins de fer comprend vingt milles, de chaque côté du Pacifique-Canadien.

M. GOODEVE: Je le sais bien, mais elle n'est pas dans ce district particulier; elle se termine à l'autre bout de Port-Moody.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais ces chutes d'eau seraient développées à l'est de Port-Moody.

M. GOODEVE: Non, à l'ouest.

L'hon. M. PUGSLEY: Si ces chutes sont en dedans de la zone des chemins de fer, d'après une décision de la cour d'échiquier, elles sont exactement dans le même cas que les chutes d'eau du Nord-Ouest.

M. GOODEVE: Je suis tout à fait d'accord avec l'honorable ministre, mais elles ne sont pas en dedans de la zone des chemins de fer. Je ne désire pas faire d'obstruction, je me contenterai de faire une comparaison entre les deux bills. Je pourrais aller plus loin et discuter la proposition en général, comme l'a fait l'honorable député de la Rivière-à-la-Pluie, mais ce n'est pas mon intention.

L'hon. M. EMMERSON: L'honorable député de Kootenay (M. Goodeve) a repris son siège et on lui a posé une question. A cette question c'est un autre député de la Colombie-Anglaise qui a répondu, et j'en ai conclu que mon honorable ami avait fini de parler. Je lui demande pardon d'avoir même paru l'interrompre. Nous nous sommes beaucoup écartés du point soulevé. A mon sens, l'honorable député de Simcoe-sud s'oppose au bill parce que le Gouvernement n'y a pas inséré de dispo-

sition imposant des obligations à ceux qui voudraient utiliser les chutes d'eau en vertu de ce bill. L'honorable ministre de l'Intérieur a donné une réponse très complète sur ce point.

J'engagerais la discussion avec mon honorable ami si l'on n'avait pas encore répondu à son objection, laquelle n'a absolument plus de raison d'être depuis que l'honorable ministre de l'Intérieur a fait connaître sa réponse au sujet des règlements en vigueur et appliqués comme tels.

M. LENNOX: L'honorable député ne représente pas du tout ma pensée. Je ne doute pas, toutefois, que ce soit par inadvertance qu'il se trompe. Voici ce que je prétends: les règlements faits par le ministre et dont le ministère surveille l'application, aidé à cette fin, par décret du conseil, ne sont pas l'expression d'une politique large, claire et bien connue, ainsi que l'exigerait un intérêt de cette importance; il faudrait une déclaration de la part du Parlement, et le Parlement devrait être jusqu'à un certain point consulté au sujet des grandes lignes d'après lesquelles le Gouvernement devrait voir à l'administration de cette grande source de richesse, au lieu de faire dépendre cette administration de simples règlements.

L'hon. M. EMMERSON: Mon honorable ami n'a pas du tout réussi à mieux se faire comprendre.

M. LENNOX: Cela se peut. J'ai cependant fait de mon mieux pour y réussir.

L'hon. M. EMMERSON: L'honorable ministre a répondu dans ce sens, et c'est pourquoi l'objection devrait disparaître. Si l'on avait fait la même objection au bill de Burrard-Inlet, j'en aurais reconnu la valeur parce que, d'après ce bill, nous voulions faire des choses dont il n'est pas question dans celui-ci, attendu que nous n'y accordons pas de pouvoir d'expropriation. Par le bill n° 118, concernant Burrard-Inlet, nous accordions ces pouvoirs, nous promettions à la compagnie d'exproprier sans compensation, dans la Colombie-Anglaise.

M. S. SHARPE: Pour l'avantage des municipalités.

L'hon. M. EMMERSON: Cette prétention concernant les municipalités n'a absolument pas de raison d'être. Ce n'est pas la propriété des municipalités, c'est la propriété de l'Etat et de la population de la Colombie-Anglaise. Le bill n° 118 ne tend pas à incorporer des municipalités, et l'on n'a pas dit un seul mot devant le comité pour établir que les municipalités devaient avoir le contrôle; elles pourraient avoir des intérêts, quelqu'un pourrait détenir pour elle des actions de la compagnie. A qui donnons-nous l'existence légale, d'après le bill n° 118? L'article est ainsi conçu:

E. Mahon, E. W. MacLean, James P. Fell et Lambert Bond, tous de la cité de Vancouver, et John Y. McNaught et J. C. Keith, tous deux de la cité de Vancouver-nord, province de la Colombie-Anglaise, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la compagnie, sont constitués en une corporation portant nom de compagnie du tunnel et du pont de Burrard-Inlet, laquelle est en la présente loi désignée par l'expression "la compagnie".

Ces messieurs ont le pouvoir. Il n'y a rien qui puisse les tenir en échec. Le Parlement n'a aucune prise sur eux, soit en faveur d'une municipalité, soit en faveur d'une province. C'est très joli de dire que cette compagnie est sous la dépendance des municipalités. Il n'y a pas de preuve à cet effet, pas de preuve suffisante. La preuve qui a été soumise ne nous a pas amenés à la conclusion à laquelle mes honorables amis voudraient nous amener. Ce bill (n° 118) ne prévoit pas de compensation pour les droits que nous avons concédés, droits qui, dans certaines circonstances, appartiennent à la province de la Colombie-Anglaise, mais en vertu de notre déclaration, à l'effet que cet ouvrage est dans l'intérêt général du Canada, nous avons empiété sur ses droits, usurpé une propriété qui lui appartenait et nous n'avons exigé de la compagnie aucune compensation pour la province de la Colombie-Anglaise. Lorsque le bill a été soumis au comité dans une occasion précédente, j'ai appelé l'attention sur les règlements adoptés dans certains états de l'Union américaine, et particulièrement sur le règlement qui est appliqué dans l'état de New-York. Le ministre de l'Intérieur dit que sous notre régime de gouvernement fédéral, les règlements n'imposent pas un tarif spécial aux compagnies, mais qu'ils imposent un tarif qui dépend des circonstances qui s'appliquent à chaque cas. On admettra que notre système de gouvernement diffère beaucoup de celui des Etats-Unis, et de tout état de l'Union américaine. Ainsi qu'il a été démontré au comité l'autre jour, l'état de New-York, lorsqu'il constitue en corporation une compagnie, lorsqu'il lui concède des droits et lui confère des pouvoirs, lorsqu'il lui accorde des terres ou des concessions, lui impose une taxe fixe dès le début. La taxe est augmentée chaque année jusqu'à ce que la compagnie soit définitivement entrée dans sa période d'exploitation, puis on impose une somme de tant à la compagnie pour chaque cheval dynamique qu'elle emploie. Je cite le tarif à la page 4939:

Sur toute quantité jusqu'à 25,000 chevaux de puissance électrique, au taux de 75 sous par cheval dynamique; sur toutes les quantités dépassant 25,000 chevaux de puissance électrique et jusqu'à 100,000 chevaux dynamiques, au taux de 50 sous par cheval dynamique; sur

toutes les quantités au-dessus de 100,000 chevaux de puissance électrique au taux de 25 sous par cheval dynamique. Au cas où ladite compagnie produira ou développera des chutes d'eau comme force motrice sans les transformer en puissance électrique, alors, pour la partie des chutes d'eau qui pourra être développée, les paiements seront faits d'après le tarif ci-dessus mentionné pour chaque cheval dynamique de force motrice.

Nous devrions avoir ce système en ce pays et je crois que nous l'avons, si je comprends bien la déclaration du ministre de l'Intérieur. Ces prix exigés par l'état de New-York sont applicables au développement des chutes d'eau au Long-Sault, ainsi nommé, cette partie des eaux du Saint-Laurent qui coulent sur le sol américain; et si notre Parlement accordait de semblables pouvoirs à une compagnie quelconque pour développer ces chutes d'eau conjointement avec la compagnie américaine, je suppose que le Gouvernement du Canada, avant de concéder des droits à une compagnie de ce genre, imposerait des redevances au moins égales à celles qui sont imposées par la législature de l'état de New-York. Notre système parlementaire diffère quelque peu du système américain. Notre système de gouvernement est différent. Là, en l'absence de règlements ministériels, la législature, en ce qui concerne chaque compagnie individuelle, impose ce qu'elle croit être juste et raisonnable dans l'intérêt de l'Etat, ainsi que dans l'intérêt de la compagnie qui désire être légalement constituée. Si nous eussions imposé à la compagnie de Burrard-Inlet, une redevance comme celle qui est imposée en vertu de l'acte constitutif de l'état de New-York, nous eussions fait ce qui est convenable à mon sens, parce que les règlements du ministère ne peuvent s'appliquer au développement des chutes d'eau de la Colombie-Anglaise, et que les règlements dont a parlé le ministre de l'Intérieur ne s'appliquent qu'aux eaux qui sont sous la dépendance et la juridiction du Parlement fédéral. Si nous devons imposer de pareilles redevances à cette compagnie, nous aurions dû insérer une disposition semblable dans le bill relatif à la compagnie de Burrard-Inlet. Nous avons laissé passer le bill, et en conséquence, il me semble qu'il serait manifestement injuste de retarder davantage ce bill qui, à mon avis, a été retardé sans aucune raison valable. On a passé beaucoup de temps à le discuter. Il ne contient rien qui constitue une menace ou un danger pour la propriété fédérale ou provinciale. Je me suis opposé au bill dès le début, à cause de certaines particularités, lesquelles ont été amendées. Je suis maintenant convaincu que toutes les particularités sujettes à objection ont disparu et que le bill est maintenant sur le même pied que beaucoup d'autres bills que le comité des chemins de fer et le comité général de cette Chambre ont laissé passer.

M. S. SHARPE: Le ministre de l'Intérieur a dit au comité qu'il a l'intention d'appliquer aux territoires du Nord-Ouest certains règlements qui ont été en vigueur depuis un an relativement aux chutes d'eau dans les provinces des prairies, et, dans cette mesure du moins, la discussion de ce bill par l'opposition a produit un certain bien.

L'hon. M. EMMERSON: Ce serait terrible que d'être obligé de dire que vous n'êtes bons à rien.

M. S. SHARPE: L'honorable député (M. Emmerson) a dit que ce bill renferme des dispositions similaires à celles qui figurent dans le bill de Burrard-Inlet.

L'hon. M. PUGSLEY: Seulement, dans une moindre mesure.

M. S. SHARPE: L'honorable député (M. Emmerson) fait erreur en cela. Devant le comité des chemins de fer on a donné lecture de l'acte de mandat légalisé par les promoteurs du bill relatif à Burrard-Inlet en faveur des municipalités; l'honorable député ne saurait donc affirmer que les promoteurs n'étaient pas les mandataires des municipalités.

L'hon. M. EMMERSON: J'ai dit que cela n'était pas suffisamment prouvé.

M. S. SHARPE: Je ne sache point qu'on puisse produire de meilleure preuve que le dépôt de l'acte même valide par les promoteurs de ce bill en faveur des différentes municipalités. Les promoteurs du bill relatif à Burrard-Inlet étaient les dépositaires du peuple, tandis que le bill en discussion tend à accorder l'autorisation à une compagnie d'intérêt privé qui, sans doute, fera payer aux citoyens le maximum des péages. L'honorable député (M. Emmerson) dit que nous avons conféré des pouvoirs d'expropriation à la compagnie de Burrard-Inlet, sans décréter que la province aurait droit à l'indemnité; or, ici encore il fait erreur, car la loi des chemins de fer oblige la compagnie à payer une indemnité pour les domaines expropriés, qu'ils appartiennent soit à la province soit aux particuliers. Ce que nous demandons ici, c'est que le Gouvernement fasse connaître son attitude à l'égard de ces chutes d'eau.

Aujourd'hui, le ministre de l'Intérieur peut user de sa discrétion; il peut réglementer les prix à son gré, et on sait avec quelle facilité on accorde ces privilèges aux partisans politiques, quand on se rappelle le mode d'aliénation de nos terres à pâturage et de nos forêts. Nous en sommes convaincus, dès que cette compagnie aura obtenu d'énormes droits sur ce vaste territoire, elle cherchera à accaparer les chu-

tes d'eau et en cela, sans doute, le ministre de l'Intérieur secondera les efforts de la compagnie. On devrait fixer législativement les tarifs relatifs à ces chutes d'eau, afin qu'ils aient toute la publicité voulue et que tous soient en mesure de les obtenir aux mêmes conditions. J'ai été surpris d'entendre le député de Humbolt (M. Neely) censurer la commission hydro-électrique d'Ontario, et, pour son édification, je dirai que l'attitude de cette commission a reçu l'entière approbation de tous les députés à l'assemblée législative d'Ontario et la sanction presque unanime des citoyens des municipalités à l'approbation desquels on a soumis ce système. Le simple énoncé de ce système par la commission hydro-électrique d'Ontario a suffi pour faire baisser de moitié le prix payé pour les chutes d'eau par les consommateurs.

La compagnie des tramways électriques de Toronto avait payé jusque-là à une des compagnies hydrauliques $57 par cheval-vapeur et aujourd'hui la commission hydro-électrique est sur le point de vendre l'énergie aux citoyens pour $25 par cheval-vapeur. Voilà une réforme effectuée par la commission hydro-électrique, au bénéfice du peuple. Le ministre des Travaux publics nous a dit que la commission relative à la conservation de nos ressources naturelles est à étudier un vaste projet à cet égard, et comme son rapport paraîtra bientôt, paraît-il, rien n'empêche d'ajourner l'étude de ce bill jusqu'à ce que nous sachions s'il convient d'adopter cette mesure, sous sa forme actuelle.

M. NESBITT: Le ministre de l'Intérieur a bien clairement défini son attitude: c'est que chaque demande relative à l'utilisation de l'énergie sera traitée, d'après le bon droit de cette demande; et si les députés de la gauche songent que quelques-unes de ces chutes d'eau peuvent valoir beaucoup plus que d'autres, ils ne conviendront, c'est bien là le seul système qui s'impose à notre approbation. Les chutes d'eau visées ici sont situées à une grande distance des consommateurs futurs et un tarif trop élevé nuirait évidemment au développement de ces chutes. Le bill à l'étude n'autorise nullement la compagnie à produire l'énergie, il se borne à la mettre en situation d'engager des négociations en vue d'obtenir le droit d'utiliser ces chutes d'eau et d'en bénéficier. Je n'entends nullement reprocher aux députés de la gauche d'avoir voté en faveur de la charte accordée à la compagnie de Burrard-Inlet car j'ai moi-même voté en faveur de ce projet. Je ne m'explique pas qu'on revienne sur cette affaire, puisqu'elle n'intéresse en rien la charte en discussion, et d'ailleurs dans le bill qui nous est soumis la charte est entourée de conditions fort draconiennes.

M. SHARPE.

Il est une légère modification que je pourrais suggérer d'apporter à l'article 11, lorsqu'il viendra en délibération, cette disposition figurant dans deux ou trois autres chartes, et, j'en suis convaincu, les promoteurs de ce bill souscriront volontiers à cet amendement. Tous les autres articles de ce bill sont tellements entourés de conditions que les députés de la gauche, à mon avis, devraient consentir à son adoption. Le pays, à mon avis, ne saurait en souffrir, pas plus qu'il n'a périclité, lorsque nous avons voté la charte de Burrard-Inlet. On a bien prétendu que les promoteurs de la charte de Burrard-Inlet faisaient fonction de dépositaires pour les municipalités; mais on n'a pas réussi à le prouver. S'il en eût été ainsi, il aurait fallu insérer dans la charte les actes relatifs au mandat ce qui aurait constitué une preuve incontestable. Cette question a été débattue à fond devant le comité des chemins de fer, qui a adopté le bill en question et, je l'espère, les députés de la gauche mettront bas les armes. Je les adjure de le faire.

M. S. SHARPE: Les seules chutes d'eau que puisse utiliser cette compagnie sont la propriété de l'Etat, et avant de céder ces chutes à la compagnie, le Gouvernement devrait déclarer qu'il étudiera toute la question et définira l'attitude qu'il entend prendre. La Chambre devrait avoir la faculté de déclarer s'il y a lieu d'aliéner ces chutes d'eau. Il n'y a là ni population ni marché pour l'eau et ceux qui demandent l'adoption de cette loi ne demeurent pas dans ce territoire. Un des promoteurs est un citoyen de Campbelltown, au Nouveau-Brunswick, un autre est citoyen de Montréal et un autre de Londres, Angleterre. Ils ne sont nullement intéressés dans la localité: ce sont tout simplement des promoteurs de compagnie.

L'hon. M. EMMERSON: L'honorable député oublie sans doute que nous nous bornons à accorder à la compagnie le droit d'acquérir une chute d'eau se rattachant à son entreprise et non pas pour des usages de nature générale, cette entreprise étant la construction d'un chemin de fer. Du moment qu'elle continue ce chemin de fer et qu'elle a besoin d'une chute d'eau, le ministre de l'Intérieur peut faire droit à sa demande, tout en protégeant l'intérêt public.

M. THOBURN: Voilà vingt-cinq ou trente ans que je m'occupe de chutes d'eau et, à mon sens, il s'agit de savoir si les plus chers intérêts du peuple demandent que l'Etat concède ces chutes à des compagnies de chemins de fer ou à des compagnies de canaux, ou bien s'il est préférable qu'on les réserve à l'usage du public en général. Voici, par exemple, la vallée de l'Ottawa, de Brockville à Pem-

brooke, où il y a dix ou douze villes ou villages et plusieurs cours d'eau qui fournissent de une à dix chutes d'eau par ville ou village; or, je ne sache point qu'une compagnie de chemin de fer ou de canal ait acheté ces chutes d'eau et en conséquence elles sont développées par des particuliers pour les besoins de l'industrie. A mes yeux, la question qui se pose est celle-ci: dans ces villes, traversées par des chemins de fer, ne serait-il pas préférable que le gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial gardât la propriété de ces chutes d'eau ou bien de les céder à une compagnie de chemin de fer ou de canal. A mon avis, dans l'intérêt même du développement de ce pays, il convient que le Gouvernement conserve la propriété de ces chutes, car le peuple préfère s'adresser au Gouvernement pour obtenir la concession d'une de ces chutes, plutôt que de s'adresser à une compagnie de chemin de fer ou de canal.

M. SPROULE: Je tiens à savoir si ce bill ne tend pas à accorder aux intéressés le droit de prendre possession des chutes d'eau, et cela sous l'autorité de l'article 15 de la loi des chemins de fer qui décrète:

> Pénétrer sur tous terrains appartenant à la couronne, sans autorisation préalable, ou sur ceux appartenant à une personne quelconque, situés sur la voie ou ligne projetée de chemin de fer, et faire les arpentages, levés de plans et autres opérations nécessaires. . .

Voici une chute d'eau, et la compagnie pousse sa ligne à quelques pieds de cette chute, et si je ne me trompe, elle a droit de prendre 100 pieds pour l'emplacement de sa voie; or, advenant que la chute soit comprise dans ces 100 pieds, est-ce que par là même, la compagnie ne deviendrait pas propriétaire de cette chute et, s'il n'était pas nécessaire d'y construire de barrage pour élever l'eau, elle bénéficierait des précieux avantages de ce cours d'eau et le transformerait en énergie sur sa propre propriété? Il me semble que, par là même, elle pourrait s'emparer de nombre de chutes d'eau précieuses. Si jamais le ministre a traversé Kenora, de jour, il a sans doute remarqué que le chemin de fer canadien du Pacifique passe tout près d'une chute d'eau, à proximité de la compagnie de minoterie du lac des Bois, où la chute se trouve sur l'emplacement du chemin de fer; or, la compagnie de chemin de fer aurait le droit d'utiliser cette chute.

Bien que cette chute se trouve dans la province, celle-ci se verrait privée du droit et des intérêts qu'elle possède dans ce cours d'eau, parce que la compagnie en question a acquis le droit d'exproprier le terrain, pour l'exploitation de son chemin de fer. Est-ce que cette compagnie-ci ne pourrait pas, par les mêmes moyens, s'emparer de chutes d'eau précieuses?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député aurait parfaitement raison, si la chute d'eau se trouvait sur l'emplacement du chemin de fer. La compagnie de chemin de fer serait alors propriétaire de cette chute, puisque la propriété lui appartient. Or, elle aurait ce droit, indépendamment de l'article 13. Que l'honorable député ne s'imagine pas qu'on permettrait à une compagnie de chemin de fer de zigzaguer çà et là pour traverser une chute d'eau; la chose, sans doute, serait possible, mais c'est une supposition des plus improbable. Aux termes de l'article 13, la compagnie ne saurait ériger de barrage, sans en avoir obtenu l'autorisation préalable du ministre des Travaux publics subordonnément à l'approbation de l'exécutif. Elle ne saurait créer d'obstacle qui fasse remonter l'eau, sans en avoir obtenu l'autorisation. L'honorable député en conviendra, il y a fort peu de chutes d'eau au pays qu'on puisse utiliser avantageusement, sans la construction d'un barrage et sans immerger à grands frais des coursiers, afin de transporter l'eau de la partie en amont du barrage jusqu'au pied des chutes; et dans nombre de cas, on irait bien au delà des limites de l'emplacement de la voie que la compagnie est autorisée à prendre.

Mais le point sur lequel j'attire l'attention de mon honorable ami c'est que cela n'affecterait pas le cas dont il parle, même si l'article 13 était supprimé.

M. SPROULE: Ce à quoi je m'oppose, c'est d'accorder à une compagnie de chemin de fer le droit de s'emparer de chutes d'eau. Je crois qu'elle ne devrait pas avoir ce droit et il y a longtemps que je le crois. Le ministre dit que la compagnie ne tracera pas son chemin de fer en zigzag. Mais elle peut tracer une ligne droite pour atteindre une chute d'eau importante et son ingénieur aura probablement grand soin de le faire. Le ministre sait que sur le Pacifique-Canadien dans l'Ouest, il y a plusieurs chutes d'eau qui sont sous la dépendance de cette compagnie de chemin de fer. Il y a des cas où il se trouve des chutes d'eau qui pourraient être utilisées sans la construction d'une digue.

M. CONMEE: L'honorable député (M. Sproule) fait allusion à ce qui a lieu à Kenora, et c'est précisément contraire à son argument. Il est vrai que le chemin de fer du canadien du Pacifique passe par dessus cette chute d'eau à cet endroit, et il y a là, non seulement une, mais quatre chutes d'eau alimentées par le lac des

Bois avec trois différentes issues dans la rivière Winnipeg. La ligne de chemin de fer les traverse toutes au sommet des chutes. Mais cela ne donne pas au Pacifique-Canadien un droit sur ces chutes d'eau. Toutes les quatre sont utilisées, mais elles sont entre les mains de sociétés particulières. La compagnie du lac des Bois n'a pas eu la possibilité de produire de la force par le fait seul de l'existence des chutes, mais parce qu'elle possédait une étroite bande de terre entre la rivière et le lac et qu'elle a fait un tunnel au-dessous de la voie du chemin de fer. Pour les autres cours d'eau, elle a établi son pouvoir à Keewatin. La compagnie de chemin de fer n'a rien à y voir. A Keewatin elle a un droit de passage de 300 pieds parce qu'elle possède des voies d'évitement, mais cela ne donne pas davantage à la compagnie le contrôle des chutes d'eau parce que l'eau ne pourrait pas être prise au sommet et être canalisée dans cet espace de terrain. La ligne traverse la rivière Wabigon où il existe une chute d'eau et, bien que la voie soit établie au-dessus des chutes, la force est produite par une compagnie particulière pour le même motif.

Il n'est pas concevable qu'un droit de passage très étroit puisse en aucun cas accorder à un chemin de fer un contrôle sur une chute d'eau. La meilleure preuve que cela ne peut pas se faire, c'est qu'on ne peut pas citer un seul cas où ce droit ait été accordé. J'ai beaucoup voyagé dans le pays et je n'en connais pas un seul exemple. Je ne crois pas qu'un seul député puisse citer un exemple dans lequel un droit de passage accordé à un chemin de fer lui donne un contrôle sur une chute d'eau.

M. SPROULE: L'honorable député (M. Conmee) a cité des exemples dans lesquels, bien que la chute soit située sur le droit de passage du chemin de fer, la compagnie n'avait jamais utilisé la chute d'eau quelle rencontrait. C'est pour ce motif que j'ai dit que nous ne devrions pas en parler dans ce bill.

M. CONMEE: J'ai dit que non seulement la compagnie de chemin de fer n'avait pas de contrôle mais que d'autres compagnies particulières avaient développé et utilisé ces chutes d'eau et s'en servaient aujourd'hui. La chute dont il a parlé est entièrement développée et elle donne de la force à un grand nombre d'établissements.

M. SPROULE: J'ai compris qu'un grand nombre avaient été acquises à la suite de négociations avec la compagnie de chemin de fer.

M. CONMEE: Pas du tout.

M. SPROULE: Peut-être que l'honorable député est mieux renseigné que moi, mais je ne suis pas toujours disposé à accepter ce qu'il dit sans autre preuve que sa simple affirmation.

L'hon. M. PUGSLEY: Admettons qu'il y ait dans cette région des chutes d'eau importantes qui n'aient pas encore été développées, ne serait-il pas désirable, puisqu'elles sont très éloignées des mines de charbon, d'exploiter le chemin de fer par l'électricité? Et alors ne serait-il pas bon que le chemin de fer eût l'autorisation de se servir dans ce but de cette chute d'eau? Il me semble que c'est précisément le développement que nous devrions faciliter, si nous accordons une charte à la compagnie.

M. SPROULE: On nous dit qu'il y a des millions de tonnes de charbon dans la région. Mais existe-t-il une raison sérieuse de disposer maintenant, en accordant une autorisation à une compagnie, de ce qui peut se produire dans des centaines d'années d'ici, et de céder en même temps des ressources importantes du pays à des compagnies particulières. Je ne crois pas qu'il existe de raison.

M. S. SHARPE: Si la compagnie doit trouve son avantage dans le développement et l'utilisation d'une chute d'eau, est-ce que le Gouvernement ne trouverait pas intérêt à la développer lui-même et à laisser la compagnie s'adresser à lui pour acquérir la chute si elle vient à en avoir besoin? Le Gouvernement pourrait vendre au chemin de fer ce dont il a besoin et obtenir un revenu raisonnable pour le capital employé; il pourrait aussi fournir de la force motrice à une municipalité ou à un particulier à des prix raisonnables.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami (M. Sharpe) soulève une question très vaste relative au pouvoir de posséder du Gouvernement. Je ne voudrais pas dire qu'il ne serait pas sage pour le Gouvernement d'entrer dans cette voie, mais je ne crois pas que le pays soit actuellement prêt à approuver le Gouvernement de se lancer dans un vaste projet de développement des chutes d'eau par tout le pays.

Sur l'article 11:

La compagnie peut acheter, louer ou autrement acquérir, construire, posséder, occuper, administrer et vendre ces terrains, lots de grève, quais, docks, chantiers, cales, entrepôts, magasins de houille et de minérais, et outillage de manutention, élévateurs, bureaux ou autres bâtiments qu'elle trouve nécessaires et commodes pour ces objets, et autrement en disposer, et elle peut entreprendre le commerce de propriétaire d'entrepôts et de quais et d'expéditeurs et exiger des quaiages et autres droits pour l'usage de ces biens et ouvrages, et passer des marchés avec toute compagnie possédant des pouvoirs similaires relativement à l'usage de l'une quelconque des propriétés de la compagnie.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami d'Oxford-nord (M. Nesbitt) m'a communiqué un amendement qu'il m'a demandé de soumettre au comité. L'amendement tend à faire disparaître les mots après le mot "biens" dans la troisième avant-dernière ligne et à les remplacer par les mots, "mais aucun quaiage ou autres droits ne seront imposés ou perçus avant d'être approuvés par la commission des chemins de fer du Canada, laquelle peut en tout temps reviser ces quaiages et autres droits". Je crois que c'est une très bonne disposition.

M. S. SHARPE: Je demanderai au ministre si dans cet article les mots "ou autrement acquérir" prévoient l'acquisition par expropriation?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, cela veut dire par achat, location ou acquis autrement. Cela doit être par suite d'entente volontaire. Cela ne donne pas le pouvoir d'exproprier.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Je ne peux pas dire immédiatement si l'amendement est conforme aux règlements car la règle 11 déclare que le consentement unanime du comité est nécessaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'insisterai pas pour son adoption à moins qu'il ne soit approuvé unanimement par le comité, mais cet amendement limite les pouvoirs de la compagnie et il oblige à soumettre à l'approbation de la commission des chemins de fer les quaiages et autres droits. Je présente l'amendement modifié en ces termes:

Mais aucun quaiage ou autres droits ne seront imposés ou prélevés avant que l'on ait reçu l'approbation de la commission des chemins de fer du Canada laquelle peut en tout temps reviser les quaiages et autres droits.

M. SPROULE: Il me semble qu'il y a là une anomalie. Presque tous les droits de quaiage imposés par le Gouvernement, sont fixés par le département de la Marine et des Pêcheries, mais nous les transférons maintenant à la commission des chemins de fer.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de droits pour un quai particulier possédé par une compagnie de chemin de fer. Mais le quai dont il s'agit serait possédé en vue de faciliter un terminus de chemin de fer et il semble conforme que la commission des chemins de fer règle ses droits.

M. SPROULE: Il y aura probablement un conflit. Vous pouvez penser que ce chemin de fer traversera beaucoup de villes où il existe un commerce maritime et des quais particuliers à côté de celui de la compagnie. Dans un cas, les tarifs seront fixés par le département de la Marine et des Pêcheries et dans l'autre par la commission des chemins de fer.

Sur l'article 13.

M. S. SHARPE: Je comprends que cet article, conformément à l'article 4, ne donnera aucun droit de vente à la municipalité sans que cette dernière ait adopté un règlement.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est clair.

M. S. SHARPE: Plus loin, l'amendement accorde le pouvoir spécial de vendre et de distribuer dans la municipalité.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela sera réglé par les dispositions de l'article 247.

M. S. SHARPE: C'est à savoir si cet article va jusque là. Dans la clause générale, au commencement de l'article, nous la subordonnons à l'article 247 de la loi des chemins de fer et alors, en contradiction apparente, nous accordons le pouvoir de vendre et de distribuer à la municipalité.

L'hon. M. PUGSLEY: Si nous mettions à la septième ligne de la page 3 les mots "peuvent être soumis aux mêmes dispositions"?

M. S. SHARPE: Oui.

M. SPROULE: Le paragraphe 8 de l'article 247 de la loi des chemins de fer contient cette disposition:

Rien dans le présent article n'est censé autoriser la compagnie qui exerce les pouvoirs qui y sont mentionnés à vendre ou à distribuer de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité, dans les cités, villes ou villages, sans qu'elle ait au prélable obtenu, par un règlement, le consentement de la municipalité à cet effet.

Cela oblige à obtenir un règlement de consentement de la part de la municipalité?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Je proposerai donc que:

Immédiatement après le mot "peut" qui se trouve à la ligne 7 de la page 3, seront insérés les mots "subordonnément aussi aux dispositions dudit article 247 de la loi des chemins de fer".

M. SPROULE: Si la compagnie obtient cette autorisation subordonnément à cet article et en tenant compte du paragraphe dont j'ai donné lecture, disposant qu'elle peut vendre de la force motrice après avoir obtenu l'autorisation de la municipalité, n'aurait-elle pas alors le pouvoir d'en vendre sans tomber sous la clause qui dispose que la commission des chemins de fer doit approuver le tarif?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, le dernier article y pourvoit. Il y a une double sécurité. Il faut le consentement de la municipalité d'après l'article 247 de la loi des chemins de fer et de plus les tarifs doivent être agréés par la commission des chemins de fer, en vertu du dernier article.

(L'amendement (M. Pugsley) est adopté.)

Sur l'article 16. (Obligations pour acquisition de biens autres que le chemin de fer).

M. S. SHARPE: L'honorable ministre des Travaux publics ou un de ses collègues ne devrait-il pas avoir le droit de fixer le chiffre des obligations qui pourront être émises en vertu de cet article? Supposons que la compagnie acquiert une chute d'eau, elle pourrait émettre des obligations pour un chiffre bien supérieur à celui qui serait nécessaire pour construire un barrage et faire certains autres travaux, et, plus tard, quand il s'agirait de fixer le tarif sur cette ligne la commission des chemins de fer prendrait plutôt en considération le chiffre du capital que le coût des travaux. La compagnie voudra calculer ses recettes du capital et non sur le coût des travaux.

M. CONMEE: La commission des chemins de fer n'est pas tenu d'adopter cette manière de voir.

M. S. SHARPE: Je le sais, mais c'est toujours ce qu'elle fait, car les actions ou les obligations sont transportées aux veuves, aux orphelins et on invoque les droits acquis. La compagnie prétend qu'elle doit calculer ses recettes d'après le chiffre du capital et non d'après le coût de l'entreprise.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a du vrai dans l'observation de mon honorable ami, mais l'objection est qu'en obligeant le ministre des Travaux publics à certifier de la valeur des travaux, les bailleurs de fonds s'en rapporteraient à la déclaration d'un membre responsable du Gouvernement, quant à la sécurité de leurs placements, et cela pourrait faire plus de mal que de bien. Le bailleur de fonds prend généralement ses précautions. Les obligations sont garanties par les navires et les autres travaux de la compagnie.

M. S. SHARPE: Cela comprendrait aussi les chutes d'eau.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'il vaut mieux s'en rapporter au bailleur de fonds.

M. S. SHARPE: Le Parlement limite l'émission des obligations quant au chemin de fer. Pourquoi ne pas faire la même chose relativement aux autres travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour les chemins de fer, l'émission ne doit pas dépasser un certain chiffre par mille. Mais je n'ai jamais entendu parler de restriction quand une compagnie est aussi autorisée à construire des navires ou autres travaux. Si nous déclarons que la compagnie ne pourra pas émettre d'obligations pour plus de $200,000 ou $300,000, cela équivaudrait à faire fixer par le ministre des Travaux publics la valeur des travaux et à garantir les obligations. Le public serait mis sous l'impression que la valeur des travaux est égale au chiffre de l'émission. Si les bailleurs de fonds s'en rapportaient à ce certificat au lieu de faire une enquête personnelle, et s'ils éprouvaient des pertes, ils croiraient avoir à se plaindre du Gouvernement. Je crois que nous aurions tort d'intervenir et qu'il vaut mieux laisser les bailleurs de fonds prendre eux-mêmes leurs précautions.

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

La séance suspendue à six heures est reprise à huit heures.

DISCUSSION DU BILL DE LA ST. LAWRENCE POWER TRANSMISSION CO.

La Chambre passe à la discussion des articles du bill (n° 115), déposé par M. Pardee, constituant en corporation la compagnie St. Lawrence Power Transmission Co., à responsabilité limitée.

M. S. SHARPE: Ce bill contient de nombreuses objections, malgré tous les amendements qui y ont été faits, par le comité des bills d'intérêt privé, après plusieurs jours de discussion. Devant le comité des bills d'intérêt privé, j'ai demandé qu'il fût renvoyé devant le comité de la conservation des ressources naturelles du Canada, pour en avoir un rapport. Les promoteurs se sont naturellement opposés à cette demande et ont demandé sur un ton plutôt maussade ce que ce comité avait à faire avec la construction d'une ligne pour la transmission de l'énergie. Cependant, le vote fut pris et le bill fut renvoyé devant ce comité. Nous avons le rapport du président.

Dans ce rapport, il s'oppose à l'article 19; j'ai ici sa lettre et je crois utile de la consigner dans les "Débats".

En réponse à la lettre de votre secrétaire concernant le bill n° 115, j'ai l'honneur de vous faire savoir que ce projet de loi a été étudié aussi à fond que nous l'ont permis le temps et les renseignements à notre disposition.

La St. Lawrence Power Company demande à être autorisée à développer de l'énergie en barrant le fleuve Saint-Laurent au Long-Sault. La commission pour la conservation des ressources naturelles du Canada s'oppose à ce projet pour plusieurs raisons dont quelques-unes ont déjà été rendues publiques.

Un examen du bill (n° 115) indique clairement que le dépôt de ce projet de loi est une partie des plans de la St. Lawrence Power Company. Il est à remarquer que le président de la compagnie et un de ses ingénieurs sont les premiers nommés parmi ceux qui demandent la constitution de cette compagnie, et les privilèges demandés sont très étendus et extraordinaires.

L'adoption du bill tel que rédigé équivaudrait à faire sanctionner par le Parlement

une partie importante des projets de la St. Lawrence Power Company, et compliquerait inutilement la situation.

D'un autre côté, on allègue que les villes intéressées, plus particulièrement Prescott et Brockville, sont privées d'énergie et ont besoin d'une ligne de transmission. Il ne paraît pas y avoir de raison pour refuser l'autorisation de construire simplement une ligne de transmission, et si le bill (n° 115) ne tendait qu'à cela, je n'y verrais aucune objection sérieuse.

Je signale particulièrement à votre attention les articles 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14, qui présentent de graves objections, vu l'étendue des pouvoirs qu'ils tendent à conférer. Ces articles tendent à monopoliser de vastes chutes d'eau. On remarquera, de plus, qu'il n'y a rien dans le bill pour protéger les municipalités quant à l'usage des rues, des chemins, ni de dispositions obligeant la compagnie à payer pour acquérir un droit de passage. Cette question a déjà donné lieu à des embarras, dans d'autres entreprises, et il serait important d'y voir.

Dans ces circonstances, la commission recommande:

1. Que les articles 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14 soient retranchés, et remplacés par des dispositions tendant à autoriser la construction d'une ligne de transmission et l'achat, la transmission et la vente de l'énergie, dans les limites du Canada.

2. Qu'un article soit ajouté déclarant que la loi ne deviendra en vigueur que sur la proclamation du Gouverneur général en conseil, sous les conditions que ce dernier pourra prescrire, et qui seront censées faire partie de la loi.

Cette dernière disposition imposerait au Gouverneur général en conseil la responsabilité de voir à ce que la charte ne soit pas mise à d'autre usage que celui pour lequel elle était raisonnablement destinée et de protéger les municipalités intéressées.

Le comité des bills d'intérêt privé a fait disparaître une partie des objections signalées par la commission, mais il en reste d'autres. Comme le dit le président de la commission, ce bill est simplement une partie d'un plus grand projet formé par de riches américains qui veulent s'emparer de cette entreprise sur le Saint-Laurent.

Un détail significatif, c'est que les promoteurs ont refusé de dire où ils se proposaient de prendre leur énergie. Mais l'ingénieur et les principaux actionnaires de la compagnie demanderont l'autorisation de barrer le fleuve de sorte qu'on peut en conclure que c'est là qu'ils entendent puiser leur énergie.

Une autre objection c'est que c'est un projet d'intérêt privé, une entreprise commerciale, en vue d'un gain personnel, et qui demande de vastes pouvoirs d'expropriation. C'est un très mauvais principe à introduire dans une loi. Certains membres du comité demandent que les promoteurs indiquent les articles de la loi des chemins de fer qu'ils désirent appliquer à leur compagnie; mais au lieu de cela, ils veulent que les dispositions de la loi des chemins de fer s'appliquent à leur compagnie quand ils y trouveront leur avantage.

Les pouvoirs demandés sont très étendus. En raison des droits et privilèges conférés à la compagnie, elle accepte quelques-unes des dispositions de la loi des chemins de fer et rejette les autres. Elle accepte celles qu'elle croit favorables à son entreprise et repousse celles qu'on suppose lui être défavorables. Une compagnie privée qui s'adresse au Parlement pour obtenir une charte de cette nature devrait être tenue de spécifier distinctement les pouvoirs qu'elle désire obtenir, au lieu de demander qu'on lui applique les dispositions de la loi des chemins de fer.

Un autre grand défaut du bill c'est qu'il tend à autoriser la compagnie à exproprier les propriétés des municipalités et y construire des lignes de transmission, sans le consentement de ces municipalités. Cette question a été discutée l'an dernier au sujet du bill de l'Ontario, Michigan Power Company qui fut modifié par l'insertion de l'article 10 qui dit:

La compagnie ne peut faire pénétrer dans les limites d'une municipalité quelconque aucune ligne de transmission ou y vendre ou y distribuer de l'énergie électrique ou autre, sans le consentement de cette municipalité, exprimé par règlement.

Les promoteurs du projet actuel prétendent que cette disposition est comprise dans l'article 247 de la loi des chemins de fer, mais cet article défend seulement aux compagnies de vendre ou distribuer l'énergie électrique dans les limites d'une municipalité sans son consentement; il ne leur défend pas de faire passer des lignes de transmission dans cette municipalité, sans sa permission.

M. CARVELL: L'honorable député prétend-il dire que ce bill devrait contenir une disposition défendant à la compagnie de vendre de l'énergie électrique dans les limites d'une municipalité, sans le consentement de cette municipalité.

M. S. SHARPE: Non, car l'article 247 de la loi relative aux chemins de fer pourvoit à cela.

M. SPROULE: Cet article peut-il s'appliquer à cette compagnie?

M. S. SHARPE: Oui.

M. CARVELL: Il s'agit de la disposition relative aux expropriations, n'est-ce pas?

M. S. SHARPE: Je parle du paragraphe 8 de l'article 247 de la loi relative aux chemins de fer lequel est rédigé comme suit:

Rien de ce qui est contenu dans cet article ne saurait être interprété comme autorisant la compagnie à exercer des pouvoirs y mentionnés dans le but de vendre ou de distribuer la lumière, la chaleur, le pouvoir ou l'électricité dans les cités, villes ou les villages, à moins que la compagnie n'ait d'abord obtenu

le consentement des intéressés suivant un règlement adopté par cette municipalité.

Cette disposition ne s'applique qu'à la vente et à la distribution de l'électricité dans les limites d'une municipalité et n'a rien à voir à ce qui concerne des lignes de transmission. D'après le projet de loi en discussion maintenant, la compagnie peut construire sa ligne dans aucune municipalité en vertu de son pouvoir d'expropriation, et cela, sans le consentement de la municipalité intéressée. Quelques-unes de ces dernières que traverseront les lignes de cette compagnie ont déjà accordé des privilèges à d'autres compagnies pour la transmission de l'électricité. Si nous accordons les pouvoirs demandés dans le projet de loi tel que rédigé ces pouvoirs surpasseront ceux déjà concédés par des règlements municipaux, et sans le consentement de la municipalité, cette compagnie pourra exproprier les ateliers des autres compagnies qui font affaire dans les limites de ces municipalités en vertu des règlements en question.

M. GEO. TAYLOR: Oui, et en vertu d'une charte provinciale.

M. S. SHARPE: Oui, une autre objection sérieuse contre ce projet de loi surgit au sujet des droits provinciaux, question que la Chambre a discutée à maintes reprises quand il s'est agi de projets de loi de cette nature. Si la province possède une propriété qu'elle désire exproprier, cette compagnie peut atteindre cette fin en vertu des pouvoirs qu'on réclame à son avantage. M. Lynch Staunton, procureur du gouvernement de l'Ontario, a comparu devant le comité des bills privés à cette occasion, et je puis dire que très peu de membres de ce comité ont assisté à cette réunion, pour la raison, je suppose, qu'en même temps, le comité des chemins de fer se réunissait. Je crois que le règlement devrait stipuler que deux comités aussi importants que le sont le comité des chemins de fer et celui des bills d'intérêt privé ne devraient siéger en même temps. Quand on débattait ce projet de loi au comité des bills d'intérêt privé, un grand nombre des membres de ce comité travaillaient activement contre le bill proposé par l'honorable représentant de la Baie-du-Tonnerre et de la Rivière-à-la-Pluie (M. Conmee) c'est-à-dire que nous avons assisté au spectacle de deux compagnies particulières faisant—

M. LENNOX: Des incursions en même temps.

M. S. SHARPE: En effet, deux incursions en même temps, l'une au comité des chemins de fer, et l'autre au comité des projets de loi d'intérêt privé, toutes deux relatives à des chutes d'eau, projets dont les auteurs voulaient obtenir la reconnaissance par ce Parlement. Il est tout à fait raisonnable qu'on discute ce projet de loi en s'appuyant sur la politique adoptée par la commission hydro-électrique du gouvernement de l'Ontario. Cette politique, on l'a discutée sur toutes ses faces. Allusion y a été faite, cet après-midi, par un honorable député qui, j'en suis convaincu, n'était pas très familier avec les faits et qui n'a certainement pas parlé avec pleine connaissance de cause. Il a exprimé le doute que la politique de la commission hydro-électrique de l'Ontario eût amené une réduction dans le prix de l'énergie. Tout le monde sait que cette politique a été approuvée absolument par les deux partis à la législature locale. L'opposition au parlement provincial n'a jamais songé à discuter sérieusement cette politique. Cette dernière, mais elle a été ratifiée par une majorité de 10 contre 1 dans un grand nombre de municipalités où on l'a soumise. La population l'approuve unanimement, à l'exception, pourtant, de certains intéressés qui se trouvent affectés de plus près dans cette législation. Nul n'ignore que cette politique est basée sur le principe du maximum de service au coût le moins élevé; tous reconnaissent que ces entreprises particulières sont basées sur un plan tout à fait opposé. Tout ce qui sera de nature à amoindrir l'efficacité de cette politique adoptée par la commission hydro-électrique ne devrait pas recevoir le concours de ce Parlement. La politique en question s'applique à toutes les parties de la province de l'Ontario. Si je ne me trompe, la commission a divisé la province en plusieurs districts; elle a reçu des rapports des experts et des ingénieurs qu'elle avait envoyés aux districts en question. J'ai ici le quatrième rapport qu'on peut trouver à la bibliothèque. Ce document traite longuement, d'une façon sage et compréhensive de ce district de l'Ottawa et du Saint-Laurent. A la page 9 où il est question des localités qui ne sont pas encore développées, le rapport dit:

Le long du Saint-Laurent qui n'a pas de collatéral dans cette partie de l'Ontario, si ce n'est un petit ruisseau à Gananoque, un état de choses particulier se trouve créé par la construction des différents canaux pour les navires.

On peut se servir de ces canaux, dans une mesure limitée comme tête principale de développement de chutes d'eau, mais, évidemment un usage intensif de ces dernières serait contraire aux intérêts de la navigation par suite de la création de courants, et voilà pourquoi on ne peut s'attendre à l'exécution de grands travaux de cette nature. Le Saint-Laurent a une puissance hydraulique énorme, et l'espoir de cette localité semblerait reposer dans des développements très étendus de ce pouvoir, développements qui ne seront possibles que si l'on en digue le fleuve ou, tel qu'on l'a fait à la crique Hoople, près Cornwall, au moyen d'un canal de tête dispendieux, circonvenant, sans leur nuire, les canaux par où passent les navires.

Et encore:

En général on peut dire que, à l'exception d'une petite étendue de terre qui se trouve entre le Saint-Laurent et l'Outaouais à l'est de Smith's-Falls, tout le district dont fait mention ce rapport peut compter un grand nombre de chutes d'eau qu'on peut développer à un coût raisonnable par cheval-vapeur. Vos commissaires, suivant la politique énoncée dans leurs premiers rapports, n'ont pas cru nécessaire d'étudier d'autres entreprises que celles qui sont les plus importantes, qui se rapportent à la production de l'énergie électrique pour des fins de puissance et d'éclairage, énergies qu'on pourrait transmettre à une certaine distance. Une liste partielle des installations semblables qu'on trouve dans ce district comprend Andrewsville, Mattawa, Pembroke, Perth, Renfrew et Morrisburg. La St. Lawrence Power Company et la Hawkesbury Electric Light and Power Company n'ont pas fourni les renseignements nécessaires demandés par vos commissaires.

Je ne m'attarderai pas à lire en entier ce rapport qui est très documenté et qui traite des forces hydrauliques et des lignes de transmission dans ce district particulier. Je tiens à la main une lettre d'un gentleman qui est grandement intéressé au succès de cette politique hydro-électrique par tout l'Ontario. Cette lettre porte la date du 17 février 1910 et elle se lit comme suit:

Cher monsieur,—J'observe que le projet de loi n° 115 pour constituer civilement la St. Lawrence Power Transmission Company, à responsabilité limitée, a été référé à la commission. Quand cette dernière étudiera ce bill, je désirerais qu'elle sût que, dès 1906, la commission chargée d'étudier cette question des énergies hydro-électriques de l'Ontario avait devant elle le deuxième et le quatrième rapports relatifs aux énergies hydro-électriques et dont je vous envoie copie. Le territoire compris dans ces rapports s'étend de Toronto à Brockville. Onze municipalités de ce territoire ont demandé des estimations et sont entrées en pourparlers avec la commission pour obtenir de cette dernière un approvisionnement d'énergie, et d'autres municipalités vont suivre cet exemple.

Le but de cette commission, c'est de fournir l'énergie nécessaire à un coût raisonnable au plus grand nombre de municipalités possible et la commission se propose de fournir cette énergie à toutes les municipalités qu'elle pourra avantageusement servir. Si ce projet de loi est adopté, la compagnie aura le droit de transmettre cette énergie à une grande partie du territoire sous la dépendance de la commission, d'où il résulterait un double système de ligne de transmission. La commission a toujours considéré que chaque fois que les municipalités sont prêtes à fournir leur quote-part et à augmenter ainsi la demande de cette puissance d'une seule source, il en résulte une dualité de système dont souffrent les municipalités quant à l'accomplissement de leurs projets et qu'on ne devrait pas encourager de pareil système. Je vous devrai beaucoup de reconnaissance si votre commission étudie soigneusement les faits que j'ai mentionnés.

Votre très dévoué, etc.

L'opposition qu'on pourrait soulever contre ce projet de loi repose sur le principe énoncé en cette lettre que je viens de lire, c'est-à-dire qu'il faut doubler les lignes de transmission.

Une VOIX: Qui est l'auteur de cette lettre?

M. S. SHARPE: Cette lettre est confidentielle, mais je la ferai voir à l'honorable député s'il le désire. Tel que je le disais, la grande objection que soulevait l'auteur de cette lettre contre ce projet de loi provient de ce que ce dernier a pour but de doubler les lignes de transmission. Les commissaires ont fait un rapport qui embrasse tout ce qui concerne ce territoire-là même. Si cette ligne de transmission passe par ce territoire, cela signifiera qu'il y aura doubles taux si l'on veut maintenir les deux lignes. La commission a fait un rapport sur ce même territoire; elle a arrêté un plan d'après lequel les municipalités pourront utiliser cette énergie et tout ce qu'elle demande de la part des municipalités, c'est sa coopération afin de pouvoir appliquer la sage politique conçue par cette commission.

M. ROBERT SMITH: Quelles sont les municipalités qui ont offert d'accepter ce pouvoir de la commission hydro-électrique?

M. S. SHARPE: Il me fait plaisir que l'honorable député ait posé cette question, parce que cela me fournit l'occasion de lire une entrevue publiée le 2 mars 1910, dans le " Globe " de Toronto:

Pour combattre le bill McGuigan.—La province va s'opposer au projet de loi fédéral. L'entrepreneur d'une ligne hydro-électrique veut obtenir le droit de se procurer cette énergie dans le Saint-Laurent.—Commission pour développer l'Est.

La province de l'Ontario va combattre le projet de loi qui sera soumis, aujourd'hui, au comité des bills d'intérêt privé de la Chambre des communes pour constituer en corporation la St. Lawrence Power Transmission Company. La situation est intéressante. M. F. H. McGuigan, l'entrepreneur de la construction de la ligne de transmission de la puissance hydro-électrique, est à la tête des personnes qui demandent la constitution en corporation de cette compagnie. Ces derniers désirent développer du Saint-Laurent une énergie électrique qu'ils transmettront aux Etats-Unis, à certaines parties de la province de Québec, aux comtés de Leeds, de Grenville, de Stormont et de Glengarry, dans l'Ontario. Cette proposition est combattue au nom de la province par la commission hydro-électrique. M. Georges Lynch Staunton, C.R., est parti pour Ottawa, hier soir, pour représenter l'Ontario qui s'oppose à ce projet de loi ainsi qu'à celui du Long-Sault. Au cours d'une entrevue avec un journaliste du "Globe", hier soir, l'honorable Adam Beck a fait ressortir que le projet de loi McGuigan constituait une menace contre le bon fonctionnement de la politique ministérielle quant à cette question d'énergies hydrauliques dans l'est de l'Ontario, en ce sens que si on adop-

tait ce projet, cela signifierait la création d'un double système de transmission d'énergies avec tous les embarras qui en résulteraient infailliblement.

"Le but de la compagnie en question", a dit l'honorable ministre, "ce n'est pas d'approvisionner les petits consommateurs, non plus que ceux qui se trouvent à une certaine distance. Elle recherche un marché chez nous et elle vendra son produit en quantités considérables. La commission veut obtenir le pouvoir de faire cette distribution suivant le plan qu'on a adopté dans l'Ouest".

Notre but est de fournir l'énergie au prix de revient à toutes les municipalités où la chose pourra se faire avec avantage.

Dans l'est d'Ontario, où l'on appelle en ce moment l'attention de la commission, on a reçu des demandes d'énergie de Kingston, Belleville, Deseronto, Brockville, Oshawa, Cobourg, Bowmanville, Port-Hope, Picton et Durham, tandis qu'il a été fait des rapports pour Prescott, Napanee, Peterborough, Madawaska, Almonte et Renfrew.

" Par l'adoption du projet de loi ", fait observer l'honorable M. Beck, " la compagnie serait autorisée à transmettre l'énergie dans le vaste territoire que la commission doit alimenter, et il en résulterait un double système de transmission. La commission a toujours pensé que là où les municipalités sont disposées à agir de concert et à ajouter par à à la demande d'énergie provenant d'une même source, le double système de transmission empêche les municipalités de mettre leurs projets à exécution, et que c'est là un état de choses qu'on ne doit pas favoriser."

Telle est, donnée dans une interview, la manière de voir du président de la commission hydro-électrique à l'encontre du double système de transmission.

M. GUTHRIE: Je n'ai pas suivi la discussion qui s'est faite au comité des bills privés. Quelqu'une des municipalités que l'honorable député vient de nommer: Belleville, Cornwall, Brockville, Kingston, Renfrew, s'est-elle opposée à l'adoption de ce projet de loi?

M. S. SHARPE: Ces municipalités, si je ne me trompe, étaient représentées par les honorables députés de Dundas (M. Broder) et de Grenville (M. Reid), et elles se sont vigoureusement opposées au bill.

M. GUTHRIE: En tant que municipalités?

M. S. SHARPE: Bien que le bill ait dû être affiché comme c'est l'usage, elles ignoraient, j'imagine, que le comité des bills privés dût le mettre à l'étude. Il est dit dans cette interview que plusieurs des municipalités en question ont demandé à la commission de développer l'énergie électrique et de la transmettre aux diverses municipalités avec lesquelles elles étaient entrées en négociations. Le territoire même où l'on se propose d'établir cette ligne de transmission se trouve desservi par la commission hydro-électrique.

M. ROBERT SMITH: Comment cela?

M. SHARPE.

M. S. SHARPE: C'est une question que l'honorable député pourrait faire avec à propos aux promoteurs de ce projet de loi. Quand ils ont projeté d'établir une ligne de transmission, ils avaient déjà projeté l'acquisition de la force hydraulique. Pour cette ligne de transmission, les sources d'énergie sont les mêmes que pour la commission hydro-électrique. La commission est autorisée à acquérir par expropriation, au profit des municipalités, toute source d'énergie apartenant à la province; là ou la commission n'en peut trouver, les promoteurs du bill n'en sauraient trouver davantage.

Il convient, ce me semble, que la Chambre fasse voir qu'elle se rend compte de la gravité de la situation à l'égard des ressources naturelles du pays. Nous passons notre temps à combattre les projets de loi tendant à l'accaparement de la force hydraulique; nous ne faisons que commencer à nous faire une juste idée de la valeur des chutes d'eau. Cet après-midi, un honorable député parlait de la marotte que ces chutes nous portent à cultiver. Ce n'est que depuis quelques années que l'on se sert des chutes pour produire l'énergie électrique, que nous en comprenons la valeur réelle et nous rendons compte qu'il ne faut pas les aliéner sans raisons valables. Chaque année des compagnies viennent se faire autoriser à en acquérir; des pieuvres gigantesques les enserrent dans leurs tentacules avant que le peuple se soit fait une juste idée de leur valeur et de leur utilité. Des députés passent la moitié de leur temps à formuler des objections, à combattre les prétentions exorbitantes des compagnies qui veulent acquérir les chutes d'eau.

La discussion d'un projet de loi dont l'adoption était proposée cet après-midi se rattache à celle de ce bill en ce qu'elle porte sur le même point, savoir: que le Gouvernement devrait établir quelque règle bien définie à l'égard de la force hydraulique. Le droit de s'approprier les terres ou les droits d'une municipalité aussi bien que d'une province devrait être l'objet d'une règle bien déterminée, et le ministère devrait faire connaître son sentiment à l'égard des projets de loi de cette nature. On devrait savoir s'il convient que le chef de file d'un groupe parlementaire se fasse le parrain de quelque projet de loi d'intérêt privé, surtout quand ce chef de file est aussi aimé que l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) l'est des oppositionnistes comme des ministériels. On sait que les lanceurs d'affaires ont le talent de se mettre dans les bonnes grâces des chefs de file d'abord, puis dans celles des autres membres de la Chambre, et on sait aussi avec quelle facilité les chefs de file vainquent toujours les résistances de leurs collègues. Il serait sage, à mon avis, d'édicter une règle interdisant aux chefs de file

d'appuyer tout projet de loi d'intérêt privé portant atteinte aux droits des provinces ou des minicipalités.

Il paraît que la compagnie qui sollicite ces privilèges possède des capitaux illimités. Aujourd'hui même on lit dans certain journal d'Ottawa que des millions sont à la disposition de l'entreprise et que cette ligne de transmission n'est que l'auxiliaire de l'entreprise plus considérable encore qui embrasse le barrage du Saint-Laurent.

La compagnie a usé de tous les moyens pour faire appuyer son bill par les deux partis. Au comité des bills privés, on a vu un avocat libéral de grande distinction faire ressortir de façon très habile les avantages multiples du projet de loi, tandis qu'un avocat conservateur, dans le but de rallier les deux partis, en mettait en lumière le mérite peu ordinaire. Enfin, l'honorable député de Lambton-ouest se constitua le champion du projet de loi et s'efforça de le faire adopter en dépit de l'opposition formidable dont il était l'objet au comité des bills privés.

Pour ma part, je m'oppose entièrement au principe fondamental du projet de loi, mais je considère que les lanceurs de l'entreprise auraient dû, dans l'intérêt public, agréer deux amendements dont l'un était proposé par le président de la commission de conservation. Cet amendement, qui ne fut pas adopté, avait trait à l'article 10 et était ainsi conçu:

Qu'un article soit ajouté portant que la loi n'entrera en vigueur qu'après proclamation du Gouverneur général en conseil et aux conditions que le Gouverneur général en conseil pourra prescrire par décret, ces conditions étant réputées faire partie de la loi.

L'objet de cet amendement est de rendre le Gouverneur général en conseil responsable de l'adoption du principe du projet de loi. Ce dernier n'étant pas jugé avantageux, le Gouverneur en conseil ne le mettrait pas en vigueur par voie de proclamation, et s'il venait à lui donner force de loi, il pourrait y annexer les conditions qu'il jugerait à propos. Les auteurs du projet de loi ne voulurent pas agréer cet amendement en entier. Ils firent mine de l'agréer, mais l'amendement définitivement adopté par le comité est ainsi conçu:

10. Les pouvoirs conférés à la compagnie par la présente loi ne sont susceptibles d'être exercés que lorsque la compagnie aura soumis les plans de ces travaux au Gouverneur en conseil et que celui-ci les aura approuvés.

Il y a une différence essentielle entre l'amendement proposé par le président de la commission de conservation et celui qu'adopta le comité. Aux termes de l'article que proposait M. Sifton par sa lettre adressée au comité des bills privés, la responsabilité de l'adoption du principe du projet de loi pesait sur le Gouverneur en conseil, tandis qu'aux termes de l'amendement adopté, le Gouverneur en conseil n'a d'autre responsabilité que celle qui résulte de l'approbation de certains plans. Dans un cas, il s'agissait d'une question de principe; dans l'autre, il ne s'agit plus que d'une simple formalité administrative.

Le fait est que lorsque la compagnie aura obtenu sa charte et soumis ses plans au Gouverneur en conseil, celui-ci n'aura plus qu'à les approuver. Il ne s'agit donc plus que d'une simple question administrative, tandis qu'aux termes de l'amendement proposé par le président de la commission de conservation, c'est sur le Gouverneur en censeil que pesait la responsabilité de l'adoption du principe du bill.

M. CONMEE: Dois-je comprendre que l'honorable député soutient que la Chambre devrait s'en rapporter au Gouverneur en conseil en ce qui concerne les mesures à prendre en pareille matière? De la part de l'opposition, cette attitude serait fort singulière.

M. S. SHARPE: Je répondrai à l'honorable député de la Rivière-à-la-Pluie . .

M. G. TAYLOR: Cette attitude est celle du président de la commission de conservation.

M. S. SHARPE. . .que la Chambre va être invitée à voter une somme de $50,000 qui sera mise à la disposition de la commission de conservation. C'est donc une dépense de $50,000 que nous allons faire pour aviser aux meilleurs moyens de conserver nos richesses naturelles. N'ayant aucun moyen de se rendre compte de la réalité des faits, le membre du comité des bills privés ne se fait d'opinion raisonnée à cet égard; mais l'affaire étant laissée aux soins du Gouverneur en conseil, il lui est loisible de bénéficier des avis de la commission de conservation et de ses ingénieurs experts. La commission et le Gouverneur en conseil ayant à leur disposition l'argent et les ingénieurs, ils peuvent constater l'intention, les fins et objets véritables de la compagnie et si ces objets ne méritent pas d'être réalisés, il n'est pas nécessaire de donner force de loi au bill. En tout cas, le Gouverneur en conseil dispose, pour constater ces faits, de moyens qui manquent aux simples députés.

M. CONMEE: En pareil cas, l'honorable député consentirait-il à déléguer tous les pouvoirs du Parlement au Gouverneur en conseil? J'aimerais avoir une réponse sur ce point.

M. S. SHARPE: Nous voulons bien constituer la compagnie en corporation, et si après avoir constaté les faits, on juge convenable de permettre à cette compagnie d'exploiter son entreprise, le Gouverneur en conseil devra assumer la responsabilité de l'existence légale qu'il lui donnera.

M. CONMEE: Je ne crois pas que l'honorable député trouve beaucoup de collègues pour appuyer une telle théorie.

M. S. SHARPE: Les promoteurs du projet de loi auraient dû aussi agréer l'amendement suivant qui a trait aux droits des municipalités:

La compagnie ne peut faire pénétrer aucune ligne de transmission dans les limites d'une municipalité, ni y vendre ou distribuer l'énergie électrique ou autre, sauf du consentement de cette municipalité manifesté par voie de règlement.

Une disposition semblable fut insérée dans le bill concernant l'Ontario and Michigan Company, dont mon honorable ami proposait lui-même l'adoption l'année dernière.

M. CONMEE: Cette disposition se trouve déjà dans la loi générale de la province d'Ontario, chapitre 5 des statuts de 1909.

M. S. SHARPE: En quoi la législature d'Ontario est-elle concernée dans cette affaire?

M. CONMEE: Elle a la haute main sur les municipalités et nulle compagnie ne peut, sans son consentement, fournir de l'énergie hydraulique à une municipalité de la province.

M. S. SHARPE: Ceci est une ligne de transmission.

M. CONMEE: C'est de cette manière que se vend la force hydraulique.

M. S. SHARPE: L'honorable député veut-il dire que la législature d'Ontario peut rendre des lois qui auront priorité sur les lois adoptées par la législature fédérale?

M. CONMEE: Non, je ne dis pas cela.

M. S. SHARPE: Si le présent bill est adopté tel quel, il fera table rase des lois de la province et permettra qu'on empiète sur les droits municipaux ou provinciaux sans obtenir le consentement des municipalités. Ce bill décrète que les plans seront approuvés par le Gouverneur général en conseil, mais il ne pourvoit pas à leur publication afin que les municipalités soient averties que ces plans lui sont soumis. En une matière aussi importante, lorsqu'une ligne de transmission doit, comme celle-ci, empiéter sur les droits des municipalités et des provinces, les plans devraient être publiés dans les journaux des municipalités intéressées et avis devrait être donné qu'ils seront examinés par le Gouverneur général en conseil et que les différents intéressés seront entendus avant que la commission des chemins de fer approuve définitivement ces plans.

Je proposerais une autre modification concernant la question des droits provinciaux. Cette modification a été soumise au comité des bills d'intérêt privé, et elle a été rejetée par les amis des promoteurs de l'entreprise.

Rien dans la présente loi ne peut être interprété comme autorisant la compagnie à prendre possession ou à faire usage des terres ou des eaux appartenant à une province, à moins qu'elle n'obtienne au préalable, aux termes d'un décret rendu en conseil par le lieutenant-gouverneur, le consentement de la province à cette prise de possession ou à cet emploi.

Cette disposition protège les droits des provinces, et il devrait y avoir une disposition semblable pour la protection des droits des municipalités. Devant le comité des bills d'intérêt privé, les représentants de Montréal ont protesté vigoureusement...

M. M. MARTIN: Et nous sommes encore ici pour demander l'insertion de cette disposition.

M. S. SHARPE: Car le bill tel quel autorise la compagnie à entrer dans Montréal et à acquérir par voie d'expropriation un droit de passage, sans obtenir le consentement de la ville de Montréal. C'est un pouvoir étrange dans un pareil bill et les représentants de Montréal ont eu parfaitement raison de comparaître devant le comité des bills d'intérêt privé et de s'opposer à ce qu'il fût adopté tel quel. Il devrait avoir un article pour protéger les municipalités ainsi que les provinces.

Si le préambule est adopté et si le comité passe à la discussion des articles du bill, je proposerai un amendement ou deux et je traiterai la question plus au long, mais je désire aussi déclarer que je m'oppose au bill en son entier. La principale raison c'est qu'il permettrait de doubler la ligne que la commission hydro-électrique a l'intention d'établir pour réaliser le vaste plan qu'il a conçu afin de transmettre la force hydraulique aux municipalités.

M J. D. REID: Pendant que le bill était en discussion au comité des bills d'intérêt privé, les promoteurs de l'entreprise ont donné comme raison particulière que cette ligne de transmission serait construite pour fournir l'énergie hydraulique à Prescott et à Brockville. J'ai proposé l'insertion d'un article décrétant que les travaux devraient commencer dans le délai d'un an à compter de la date de l'adoption du bill et être achevés en trois ans. Cependant, le comité des bills d'intérêt privé a ajouté l'article 15 qui dispose que:

La présente loi entrera en vigueur à une date désignée par proclamation du Gouverneur en conseil.

Si nous adoptions ce bill tel quel, la compagnie pourrait ne pas commencer à construire cette ligne de transmission avant plusieurs années, ce qui empêcherait d'autres compagnies d'établir une ligne et de

fournir de la force motrice à Prescott, à Brockville et à d'autres municipalités.

Une VOIX: Pourquoi?

M. J. D. REID: L'adoption du présent bill suffira à empêcher d'autres personnes de construire une ligne de transmission. Je prierai le comité de modifier l'article 15 afin qu'il prescrive que les travaux devront commencer dans le cours d'une année. Cette ligne peut être construite en deux ou trois mois et je prétends qu'il n'est pas juste de priver Prescott et Brockville de la force motrice que pourraient leur fournir d'autres personnes possédant des chutes d'eau.

M. CONMEE: Quel article du bill les prive de force motrice?

M. J. D. REID: Le bill les en prive en ce sens que le Parlement autorise une autre compagnie à construire une ligne de transmission. Prescott et Brockville n'ont pas besoin d'assez de force motrice pour que deux compagnies construisent des lignes de transmission afin de leur en fournir. Si cette compagnie s'engage à construire immédiatement une ligne de transmission et à fournir la force motrice, cet engagement contentera Prescott et Brockville; nous avons besoin de force motrice dans ces villes. La compagnie du Saint-Laurent à Cornwall en a en abondance; elle l'a avoué devant le comité des bills d'intérêt privé.

M. CARVELL: L'honorable député dit-il que, si le bill était modifié de manière à prescrire que la compagnie commencera les travaux dans le délai d'un an, l'opposition cesserait?

M. J. D. REID: Quant à moi, si la compagnie prend cet engagement, je cesserai de m'opposer à cet article du projet de loi, mais je prétends que le comité devrait accepter l'amendement proposé par M. S. Sharpe afin de protéger l'autonomie des provinces. Au comité des bills d'intérêt privé, l'honorable député (M. Pardee) aurait consenti à insérer un article prescrivant que cette compagnie ne s'emparerait pas des biens d'une municipalité sans le consentement de cette dernière.

M. PARDEE: Non.

M. J. D. REID: Cette disposition se trouve dans le projet de loi.

M. PARDEE: Le cas est prévu dans la loi sur les chemins de fer.

M. J. D. REID: Puisque l'honorable député consent à ce que cette compagnie n'acquière pas par voie d'expropriation les biens d'une municipalité sans le consentement de cette dernière, pourquoi n'ajoute-t-il pas au bill un article décrétant qu'elle ne s'emparera pas par voie d'expropriation des biens d'une province, sans le consentement de celle-ci?

M. PARDEE: Le paragraphe 5 de l'article 47 de la loi sur les chemins de fer protège complètement les municipalités.

M. J. D. REID: Il protège les municipalités, mais ne protège pas la province.

M. PARDEE: Vous n'êtes pas d'accord avec le représentant d'Ontario (M. Sharpe) qui a dit que les municipalités ne sont pas protégées.

M. J. D. REID: Si l'amendement du député d'Ontario-nord (M. Sharpe) est adopté, ainsi qu'un amendement prescrivant que les travaux devront être commencés dans le cours de l'année et être achevés en trois ans, je serai satisfait.

M. CARVELL: L'honorable député (M. Reid) s'oppose à l'adoption du bill, à moins qu'il ne prescrive que la construction de la ligne sera achevée dans un certain délai, parce que, autrement, d'autres compagnies pourraient être empêchées de desservir la population; et l'honorable député de Toronto-nord, soutenant un avis contraire, ne veut pas que le bill soit adopté car, dit-il, il nuirait à l'exécution du projet de la commission hydro-électrique. Que ces deux messieurs accordent leurs flûtes. N'habitant pas la province d'Ontario, je serai peut-être en état d'exprimer un avis impartial, à titre d'étranger. Je ne puis tomber d'accord avec l'honorable député (M. S. Sharpe) relativement aux nombreux avantages que la province d'Ontario retirera des opérations de la commission hydro-électrique. Je ne me suis pas livré à une étude attentive de la question, il est vrai; mais depuis dix ans j'ai été beaucoup mêlé à l'exploitation des chutes d'eau et je ne connais pas un seul cas où la concurrence ait fait renchérir l'électricité.

Je ne conçois pas quel inconvénient peut résulter pour les municipalités des bords du Saint-Laurent de la multiplication des lignes de transmission, car je suis d'avis qu'elle entraînera l'abaissement du prix de l'électricité fournie aux consommateurs et la diminution des bénéfices de la compagnie.

Dans ma province, on chasserait de la vie publique celui qui ferait la moindre chose pour empêcher qu'une compagnie d'électricité ou de chemin de fer dépense des fonds et mette ces services à la portée du public. Si l'amendement de l'honorable député (M. Sharpe) était adopté, le promoteur du présent bill ferait aussi bien de plier bagage et de retirer son projet de loi.

Il est inutile de nier que c'est la commission hydro-électrique et ses amis qui suscitent de l'opposition au bill. C'est le même épouvantail qui se dresse depuis cinq ou six ans chaque fois qu'il est question de chutes d'eau en cette enceinte. Chaque fois qu'il s'agit de chutes d'eau, cette commission hydro-électrique soulève des objec-

tions, et voici pourquoi. Pour conserver le monopole exclusif de toute l'énergie électrique dans la province d'Ontario, dessein que je désapprouve. Je n'ai pas confiance aux monopoles exercés par des particuliers, des compagnies ou des gouvernements provinciaux, et je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt bien entendu de la population d'Ontario que cette commission hydro-électrique ait le monopole de toute l'énergie électrique.

M. S. SHARPE: L'honorable député sait-il que la commission hydro-électrique construit ces lignes et n'exige des municipalités que le coût de la construction augmenté d'une faible somme? En pareil cas, comment pourrait-on s'opposer à un monopole?

M. CARVELL: Je le sais et on m'a dit que la commission hydro-électrique exige des municipalités le prix de charges complètes dont elles ne se servent peut-être qu'une fois par année.

M. J. D. REID: Vous êtes mal renseigné.

M. CARVELL: Non, certes; et elle accorde des monopoles de trente ans afin que d'autres ne puissent pas pénétrer dans les villes, et elle prétend vendre l'énergie électrique au prix de $25 par cheval-vapeur, tandis qu'en réalité elle exige de $60 à $70.

M. J. D. REID: Ce n'est pas juste.

M. CARVELL: Oui.

M. ARMSTRONG: Citez-moi un cas semblable.

M. CARVELL: Attendez un instant, mon honorable ami de Westmoreland a dû vous corriger cet après-midi. Cette commission prétend vendre de l'électricité à bas prix, mais c'est le prix à la station suburbaine en dehors de la municipalité; il y a ensuite à payer la part du coût des lignes de transmission, les dépenses de transformation, de distribution et de différentes autres choses qui s'élèvent quelquefois à $60 ou $70 par cheval-vapeur.

M. ARMSTRONG: Citez-moi un cas où la commission hydro-électrique a déclaré qu'elle fournirait de l'électricité à $25 par cheval-vapeur et qu'elle ait fait payer $60 ou $70.

M. CARVELL: La ville de Stratford et la ville de Ingersoll.

Une VOIX: Et la ville de Galt.

M. S. HUGHES: Combien paie Stratford?

M. CARVELL: D'après des calculs aussi précis que j'ai pu faire, Stratford paie entre $60 ou $75 par cheval-vapeur.

M. S HUGHES: Elle paie $29.

M. CARVELL: Oui, mais c'est le prix à la station suburbaine. L'honorable député a besoin de se renseigner un peu, La ville de Stratford a été obligée de payer pour différentes autres choses qui augmentent le coût de l'électricité. Pour revenir au bill, mon honorable ami (M. Reid) se trompe au sujet des rapports de la loi des chemins de fer avec les municipalités. La loi ne dit pas qu'une municipalité pourra, par son seul " ipse dixit " refuser de permettre à une compagnie électrique de faire des affaires dans ses limites. Le paragraphe 5 de l'article 24 dit que si la compagnie ne peut pas obtenir le consentement d'une municipalité à entrer dans ses limites, elle pourra s'adresser à la commission pour en obtenir le pouvoir et en faisant cette demande, elle fournira un plan du grand chemin, du square ou de toute autre place publique où elle veut entrer, sujette à des conditions raisonnables. Mon honorable ami (M. Reid) voit que la loi ne donne pas à une municipalité le droit absolu d'exclure une compagnie électrique. Mais si l'amendement de l'honorable député d'Ontario (M. Sharpe) était adopté, il donnerait à la province d'Ontario le droit absolu d'exclure cette compagnie de toutes les parties du domaine public dans la province; et nous pouvons être assurés que la province, si elle continue la politique qu'elle a suivie jusqu'à présent, empêcherait absolument cette compagnie de faire exécuter son entreprise et toute la chose tomberait à l'eau.

M. J. D. REID: L'honorable député prétend-il que ce bill donnerait à la compagnie de transmission électrique, en vertu de la loi des chemins de fer, le droit d'entrer dans une municipalité et d'y fournir la lumière électrique?

M. CARVELL: Non. En vertu de la loi des chemins de fer cette compagnie aurait le droit d'entrer dans toutes les rues ou autres places publiques dans une municipalité avec le consentement de celle-ci; mais si elle ne pouvait faire un marché satisfaisant avec la municipalité, elle aurait le droit de s'adresser à la commission des chemins de fer, et cette commission accorderait sa demande à certaines conditions.

La compagnie est obligée de s'adresser à la municipalité d'abord, mais si la municipalité ne veut pas être raisonnable, la compagnie pourra s'adresser à la commission des chemins de fer qui est armée de tous les pouvoirs necessaires. Si cependant l'amendement proposé par l'honorable député d'Ontario (M. Sharpe) était adopté, la province d'Ontario aurait le droit absolu d'empêcher cette compagnie de traverser sa propriété et ce serait la fin de l'affaire.

M. J. D. REID: J'ai compris devant le comité des bills privés que l'intention était de donner à la municipalité seule le pouvoir d'accorder ou de refuser la demande

chaque fois que cette compagnie désirerait entrer ou dans une municipalité ou la traverser, et j'ai compris que les parrains de ce bill consentaient à la modifier dans ce sens.

M. CARVELL: On a discuté le sujet du droit que l'on devrait accorder à la compagnie d'entrer dans la municipalité. On a pensé que si ce bill était adopté dans sa forme première qui permettait d'appliquer l'article 247 de la loi des chemins de fer seulement où il était applicable, que peut-être cela manquerait de précision; à la demande de l'un des membres du comité, qui était opposé au bill, il a été stipulé que l'article 247 s'appliquerait spécifiquement au droit de traverser une municipalité.

M. MIDDLEBRO: J'étais présent lorsque cette discussion a eu lieu devant le comité, et j'avais devant moi la loi concernant la Ontario and Michigan Power Company. J'ai fait remarquer à M. McCarthy, l'avocat de la compagnie, qu'il y avait dans cette loi des dispositions qu'on ne trouvait pas dans le bill en question. J'ai appelé son attention particulièrement sur les articles 9, 10 et 11 de la loi concernant la compagnie Ontario et Michigan, et M. McCarthy a dit que les promoteurs de ce bill n'avaient aucune objection à l'article. Les articles dont je parle se lisent comme suit:

La compagnie ne posera pas dans les limites d'une municipalité aucune ligne de transmission, ni n'y vendra ni ne distribuera de l'énergie électrique sans le consentement de ladite municipalité exprimé par un règlement.

J'avais compris que les promoteurs consentaient à laisser mettre cet article dans le bill. Il y a un autre article.

Aucun des pouvoirs conférés par cette loi ne sera exercé dans les limites de Fort-William et Port-Arthur ou dans aucune autre ville à moins qu'un règlement l'autorisant ne soit soumis aux contribuables et dûment approuvé par eux.

Cet article donne à la municipalité le droit absolu de permettre ou de refuser la pose d'une ligne de transmission dans ses limites. J'avais compris qu'une restriction de ce genre serait mise dans le bill présentement en discussion.

M. J. D. REID: C'est exactement ce que j'ai compris. J'avais compris que le bill contiendrait cet article. Il donne à la municipalité le droit absolu, je voudrais que cet article soit dans ce bill, et je crois que le comité devrait accéder à ma demande. Je ne vois pas quelle objection on puisse apporter à cela. Si l'on y consent à l'égard des municipalités, pourquoi n'y consentirait-on pas à l'égard de la province.

Si l'on insérait ces deux articles dans le bill, et un autre obligeant la compagnie à commencer la construction de sa ligne de transmission dans une année et de la compléter dans trois, je l'approuverais. Une autre compagnie a déjà acheté le droit de passage et est prête à poser une ligne de transmission au printemps et à fournir l'énergie électrique à ces deux municipalités. Si nous adoptons ce bill, cela empêchera peut-être l'autre compagnie de passer, parce que je ne crois pas que ces municipalités aient besoin de plus d'électricité qu'une compagnie peut en fournir. J'avais compris que le promoteur de ce bill consentait à laisser modifier l'article 15 de façon à ce que la compagnie fût obligée de commencer ces travaux dans le cours d'une année et de les finir en trois.

M. PARDEE: Le bill n'a pas été changé depuis qu'il est revenu du comité, où il donnait pleine satisfaction à tous les membres, même à mon honorable ami.

M. J. D. REID: Non, je n'étais pas au comité.

M. PARDEE: Je crois que l'honorable député d'Ontorio a prétendu que le Gouverneur en conseil aurait le droit de régler les conditions lorsque le bill serait mis en vigueur. Naturellement, c'était une proposition nouvelle et unique. Elle signifiait simplement que le Gouverneur en conseil aurait le droit de légiférer pour toute la Chambre; cette proposition était absolument insoutenable. Conséquemment, nous avons inséré l'article 15 qui dit que le bill viendra en vigueur au jour fixé par une proclamation du Gouverneur en conseil, et cet article va conjointement avec celui concernant les plans et devis. L'article se rapportant aux municipalités a été rayé en comité, il a été convenu entre tous les membres du comité que l'article 247 de la loi des chemins de fer protégeait absolument les municipalités.

Au sujet des droits municipaux et provinciaux dont on parle tant aujourd'hui, si nous allions mettre dans le bill une disposition comme celle que demandent les membres de la gauche, nous donnerions à une municipalité ou à la province le droit d'arrêter à tout instant la marche des travaux. Même si les travaux étaient rendus au dernier anneau et si nous étions sur le point de poser le dernier poteau, la province ou la municipalité pourraient empêcher d'aller plus loin.

Supposons que cette compagnie aurait dépensé de fortes sommes et qu'à l'achèvement des travaux il lui faudrait poser un poteau ou un fil le long du lit d'une rivière, et que la province refusât d'accorder ce pouvoir, nous n'aurions aucun recours et nous aurions fait aussi bien de jeter notre argent à la mer. Il est bien beau de parler de droits provinciaux mais il y a aussi des droits fédéraux. Ce Parlement a certainement le pouvoir d'accorder à une compagnie qu'il constitue le droit de faire les travaux que nous avons autorisés à faire.

M. BRODER: L'honorable député voudrait-il lui donner le droit d'exproprier des terrains fédéraux, sans le consentement du gouvernement fédéral.

M. PARDEE: Nous discutons présentement la question des terres provinciales.

M. BRODER: C'est un point que je voudrais voir réglé. La compagnie ne peut pas, en vertu de ce bill, exproprier des terrains fédéraux.

M. PARDEE: Mais retournez la question et dites si elle serait juste. Deux noirs ne font pas un blanc. C'est le Parlement fédéral qui agit présentement.

M. BRODER: Alors ma proposition serait ou d'enlever à la compagnie le droit qui a été accordé sur les terres provinciales, ou de lui donner pouvoir sur les terres fédérales.

M. PARDEE: On demande à ce Parlement d'accorder des droits qui sont sous sa juridiction. Dire qu'avant que nous donnions ces droits que nous avions le pouvoir de donner, nous devons nous adresser à la province et lui demander si nous pouvons les donner, serait rendre absolument ridicule la concession d'une charte. Les municipalités sont entièrement protégées par le paragraphe 5 de l'article 247 qui dit que si une compagnie ne peut pas obtenir le consentement du conseil municipal ou d'une autre autorité—ce qui signifie clairement qu'il faut d'abord s'adresser à la municipalité pour obtenir son consentement—alors la commission des chemins de fer a le pouvoir d'intervenir et de régler les conditions auxquelles la compagnie pourra poser ses fils.

Sûrement, la municipalité se trouve protégée de ce fait. De même il est prescrit au paragraphe 8 que rien dans cette disposition ne doit être interprété comme autorisant une compagnie à exercer les attributions qui lui sont conférées en vue de la vente ou de la distribution de la lumière, de la chaleur, de la force ou de l'électricité dans les villes ou villages à moins que la compagnie n'ait obtenu au préalable l'autorisation de le faire, par règlement de la municipalité à cet effet.

M. HUGHES: Ne pourrait-elle vendre à un tiers qui prendrait cette initiative?

M. PARDEE: On ne saurait opérer la distribution sans obtenir au préalable un règlement à cet effet.

M. HUGHES: Oh, mais si!

M. PARDEE: Je ne le pense pas.

M. HUGHES: Je rappellerai à l'honorable député (M. Pardee) que dans le bill relatif à London, l'autre jour, nous avons inséré une disposition spéciale dans ce sens même.

M. PARDEE: C'était une superfluité, à mon avis, c'était simplement encombrer le texte de la loi. L'honorable représentant d'Ontario-nord (M. S. Sharpe), nous parle de la gravité de la situation et de l'importance de conserver nos ressources naturelles. Mais, observez que, du commencement à la fin de ce projet de loi, il n'est nullement question de chutes d'eau. Ce n'est ici ni plus ni moins qu'une ligne de transmission pure et simple. Elle se rattache, dites-vous, à une entreprise plus importante. Mais, le comité voudra bien se rappeler que si la compagnie constituée aux termes du présent projet de loi ne peut pas se faire autoriser à se distribuer la force électrique,—et c'est dans ce but, si je ne me trompe, qu'elle s'adresse au Parlement, —alors, tout ce projet de loi ne lui est d'aucune utilité. Dès lors, comment l'intérêt public peut-il souffrir un préjudice, comment les droits de qui que ce soit peuvent-ils être gênés, par l'octroi d'une charte pour une simple entreprise de transmission? On n'a guère bonne grâce d'objecter que depuis six ou sept ans la commission hydro-électrique songe à entreprendre la besogne. Dans les municipalités touchées par le présent projet de loi, vous ne trouverez pas un homme sur cinquante, ni même un homme sur cent, qui ne soit en faveur de la concession de l'entreprise à une compagnie sérieuse de transmission, s'il s'en présente. Aucune municipalité ne songera un seul instant à supprimer la concurrence en matière de distribution d'énergie électrique, comme en toute autre chose. On ne voit pas pourquoi la commission d'énergie hydro-électrique serait mise à même de dire aux habitants de l'Est de la province qu'elle agira ou s'abstiendra, comme bon lui semble, mais que dans tous les cas, même s'il devait se présenter une compagnie sérieuse offrant d'opérer la distribution de l'énergie, notre Parlement devrait refuser l'autorisation nécessaire.

Quant à l'argument fondé sur les avantages assurés par la dualité du système, il se réfute de lui-même. Qu'il soit double, triple ou quadruple, plus la concurrence est grande, le mieux le public s'en trouve. Quant à cette objection invoquée à l'encontre du projet de loi, je dirai que l'honorable député d'Ontario-nord (M. S. Sharpe) et l'honorable député de Grenville (M. Reid), dans leur empressement à soulever toutes sortes d'objections, se sont fait échec mutuellement. Ce projet de loi a été en butte à d'interminables objections devant le comité.

L'honorable député d'Ontario-nord nous a déclaré, pour me servir de ses propres paroles, que la commission de conservation verrait à protéger les droits du public. Le projet de loi a été renvoyé devant la commission de conservation; nous n'avions pas d'objection à cela. Il nous est revenu,

accompagné d'une lettre du président de cette commission dont l'honorable député nous a donné lecture. Et, l'honorable député (M. S. Sharpe) nous déclare lui-même que toutes les dispositions du bill, sauf une, ont été élaguées. En effet, le bill a été rejeté presque en entier. Nous nous sommes dit alors que si la commission de conservation jugeait ces dispositions inacceptables, dangereuses, recouvrant des périls qui n'étaient pas visibles à l'œil nu, il nous incombait de les élaguer. Et c'est ce que nous avons fait depuis la première jusqu'à la dernière des indications contenues dans la lettre de M. Sifton, président de cette commission. Sûrement, nous avons été aussi loin qu'il était possible d'aller. Toutes les objections ont été résolues, tous les droits ont été sauvegardés. Les promoteurs de ce projet de loi ne demandent pas la concession de chutes d'eau, ne touchent pas aux ressources naturelles de l'Ontario; ils demandent simplement une ligne de transmission aboutissant à certains comtés et certaines villes. S'ils réussissent à s'assurer un courant à transmettre, fort bien; sinon, ou je ne comprends rien, ils seront les seuls à en souffrir.

L'hon. M. EMMERSON: Je désire placer ici quelques mots, surtout en vue de me renseigner. Je n'ai pas suivi la discussion du projet de loi; je ne faisais pas partie du comité chargé de son examen, et de sa délibération. Mais je me suis figuré qu'il préparait simplement les voies pour un autre bill qui serait présenté sous peu pour être délibéré par la Chambre. En d'autres termes, j'ai conjecturé que le Parlement serait appelé à délibérer dès la présente session un projet de loi qui serait le pendant de celui voté par la législature de l'état de New-York. Or, ce que j'aimerais à savoir, c'est ceci: n'est-il pas à la connaissance de quelques honorables membres de ce comité que l'autorisation de barrer le Saint-Laurent est à l'heure qu'il est détenue par une compagnie, laquelle est exploitée de conserve avec cette compagnie de transmission-ci.

M. J. D. REID: Ce sont les mêmes individus.

L'hon. M. EMMERSON: Si je ne me trompe, dans le cours de la dernière période décennale du siècle dernier, le parlement canadien constitua en corporation une compagnie qu'il autorisa à barrer le fleuve Saint-Laurent, et cette compagnie s'est, dans une certaine mesure, prévalue de cette autorisation. Elle a construit un barrage, elle a produit de l'énergie et le canal de Cornwall, ainsi que d'autres établissements des environs, en tirent parti à l'heure actuelle, je crois. Il s'est produit naguère dans cette enceinte de vives discussions au sujet de cette compagnie, et des marchés intervenus entre elle et le gouvernement canadien. Si j'y vois clair, cette compagnie est étroitement alliée à celle-ci, et le danger dans l'espèce c'est que déjà le Parlement canadien a permis à d'autres de développer de l'énergie électrique par le moyen d'un barrage sur le Saint-Laurent, et la compagnie primitive a depuis changé de propriétaire. Cette compagnie, paraît-il, n'était pas autorisée à transmettre l'énergie de côté et d'autre. C'est pourquoi elle vient aujourd'hui demander ces importantes attributions qu'elle juge nécessaires, et qui la mettront à même de tirer parti des droits qui lui ont déjà été concédés par notre Parlement. Voici le point sur lequel je crois devoir appeler votre attention au cours de ce débat. J'ai à la main le texte du projet de loi, voté par la législature de l'état de New-York; nous voyons que cette législature en accordant ces privilèges à une compagnie ayant le même objet que celle-ci a insisté pour qu'elle versât un dédommagement, et dès lors, je me demande pourquoi le Parlement canadien consent à accorder gratuitement ce colossal privilège. Ce n'est pas, dites-vous, ce que comporte le présent projet de loi. J'affirme le contraire; car si nous avons raison de suspecter que ce privilège doive profiter à une compagnie constituée il y a nombre d'années par le Parlement fédéral, il importe avant d'aller plus loin que nous nous assurions dans quelle mesure les droits conférés à cette compagnie première doivent être exercés. Cette grande compagnie américaine, en vue de l'exercice des privilèges qu'elle s'est assurés, doit verser à l'état de New-York une très forte somme annuellement. Tout d'abord, il va lui falloir payer $10,000. Voici en quels termes le but que se propose la compagnie est énoncé:

> Loi constituant en corporation la compagnie dite "Long Sault Development", et autorisant ladite compagnie à construire et maintenir des digues, canaux, usines centrales et écluses à l'île du Long-Sault ou à proximité d'icelle, dans le but d'améliorer la navigation du fleuve Saint-Laurent et d'aménager ses eaux pour la production de l'énergie, et autorisant ladite compagnie à construire et maintenir un pont, et à s'appliquer à la fabrication de denrées.

Telle est la compagnie qui a été constituée en corporation par la législature de l'état de New-York. Elle est à même d'exercer tous les droits imaginables en ce qui regarde cette partie du fleuve Saint-Laurent qui borde les Etats-Unis. Il ne lui était pas permis de traverser la frontière, d'exercer ses droits sur cette partie du fleuve qui est en territoire canadien; c'est pourquoi il lui a fallu s'adresser au Parlement fédéral pour s'assurer les mêmes privilèges. Ses promoteurs n'ont pas tardé à s'apercevoir qu'il existait une compagnie investie de tous les privilèges nécessaires, lesquels lui avaient

été conférés à une époque où l'on ne se rendait pas pleinement compte de leur valeur. Comme le savent beaucoup mieux que moi encore les honorables députés de cette partie du pays, la compagnie en question a construit un barrage sur la rive canadienne. En se reportant à l'acte primitif, ils constateront que la compagnie a des droits dont elle n'a pas encore tiré parti et dont elle est à même de tirer parti en utilisant d'autres barrages. Par exemple, elle a le droit,—il est possible que je me trompe, n'ayant pas étudié le bill,—elle a le droit de construire un barrage de conserve avec cette compagnie qui a été constituée par l'état de New-York. Une compagnie constituée en corporation il y a quelques années par notre Parlement est autorisée à construire, de conserve avec une compagnie américaine, un barrage pour ses propres fins sur le fleuve Saint-Laurent.

M. ROBERT SMITH: Elle n'a aucunement ce droit.

L'hon. M. EMMERSON: On m'informe qu'elle l'a. On m'informe que ces droits ont été conférés par notre Parlement. S'il en est ainsi, je ne saurais voter pour le présent projet de loi, car j'y verrais une menace pour les intérêts canadiens. D'autre part, si on peut me prouver qu'il s'agit simplement ici d'une ligne de transmission de la force électrique qui pourra être produite en vertu de l'autorisation que la compagnie devra obtenir de notre Parlement, ou de quelque autre corps législatif, alors, je ne verrais pas grand mal à voter pour ce projet de loi.

M. PARDEE: Elle n'a que le droit d'importer, non pas d'exporter, même en admettant qu'elle ait ces attributions dont il parle.

M. J. D. REID: Je ne vois pas quel avantage assure ce projet de loi.

L'hon. M. EMMERSON: L'honorable député ne saisit pas bien ma pensée. Il ne s'agit pas d'expropriation, car c'est sujet à règlementation; même si la compagnie avait le droit, il serait sujet à règlementation. Si le Parlement canadien s'aperçoit qu'on va tirer des privilèges qu'il a accordés naguère un tout autre parti qu'il ne prévoyait, c'est à nous de nous demander s'il est opportun d'ajouter à des privilèges ainsi accordés par le Parlement canadien il y a vingt ans.

Un honorable DEPUTE: En quoi le présent projet de loi modifie-t-il cette législation?

L'hon. M. EMMERSON: Si cette compagnie avait certains pouvoirs en vertu de l'acte primitif, mais si elle n'a aucun pouvoir de transmission en Canada et ne peut exercer ces pouvoirs à moins que nous n'intervenions pour y suppléer, et que nous lui donnions, au moyen du présent acte, des avantages et des concessions ayant une certaine valeur, alors, il est facile de comprendre pourquoi elle s'adresse ici maintenant pour obtenir ces privilèges. Je dis donc que le Parlement devrait hésiter. Il doit ouvrir les yeux avant d'adopter cette loi. S'il était vrai et s'il pouvait être démontré au Parlement que, sans bien comprendre toute l'étendue des pouvoirs qu'il a conférés en vertu du bill de 1901, je crois que c'est en cette année.

M. S. SHARPE: L'honorable député de Lambton-ouest pourrait nous dire la date.

M. PARDEE: Vers 1894.

M. CARVELL: Il doit y avoir dix ans. Le temps devrait être limité.

L'hon. M. EMMERSON: La compagnie a exercé ses droits. Elle a construit un barrage.

M. PARDEE: Il n'y a pas là de barrage.

M. SPROULE: L'honorable député confond peut-être. Il veut parler du contrat qui a été passé avec M. P. Davis et Cie, pour tout l'excédant de la force hydraulique du canal de Cornwall, pour quatre-vingt-quatre ans, et qui date de 1896. Il y a eu renouvellement lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir. Le contrat était pour vingt-un ans et il a été renouvelé quatre fois. Bien que la compagnie fût en possession de cette force hydraulique, elle ne pouvait la distribuer sans avoir l'autorisation de construire une ligne de distribution. Il peut se faire que ce soit relativement à cela, bien qu'il y ait une autre compagnie en dehors de celle-là.

L'hon. M. EMMERSON: Il y a une autre compagnie de force motrice outre celle-là. Un barrage a été construit, la compagnie existe aujourd'hui, et l'on m'informe qu'elle est sous la dépendance de ce grand syndicat américain qui s'est fait autoriser par la législature de l'état de New-York, et qui demande maintenant au Parlement canadien les pouvoirs qui lui permettront d'avoir la main haute sur les chutes d'eau du Saint-Laurent en ce qui concerne les barrages du Long-Sault. Si ces faits sont avérés, assurément, nous, membres du Parlement, nous devrions avoir assez de respect de nous-mêmes; nous devrions avoir nos propres pouvoirs en aussi haute estime que la législature de l'état de New-York n'en éprouve à l'endroit des pouvoirs qu'elle peut conférer. Lorsque ce projet sera mis à exécution, lorsque l'on construira ces barrages et lorsqu'on créera ces forces hydrauliques, quel en sera le résultat? L'état de New-York recevra chaque année de la compagnie une très forte somme d'argent. La province d'Ontario et le Gouvernement fédéral ne recevront pas un

sou. Ils ne recevront pas même un remerciement pour cela. Cette compagnie de capitalistes américains rira tout bonnement du Parlement canadien qui aura été assez naïf pour lui conférer ces pouvoirs, sans songer un seul instant aux effets et aux résultats des pouvoirs qu'il aura ainsi concédés. Voilà le point que je soulève. Il me semble que nous ne devrions pas hésiter dans une affaire de ce genre et que nous devrions au moins nous assurer si les déclarations que l'on fait ouvertement reposent sur une base quelconque. J'avais entendu dire que l'on s'opposait à cette mesure. J'avais lu dans les journaux de Toronto et du Canada que l'on s'opposait à ce bill relatif à la transmission de la force motrice. Je ne pouvais comprendre pourquoi il pouvait y avoir d'aussi sérieuses objections à ce qu'une compagnie de ce genre fût légalement constituée dans le but de transmettre de la force motrice. Si elle n'avait pas de force motrice à transmettre, il lui faudrait en acheter ailleurs. Mais cela ne comportait pas un empiètement sur les eaux du Saint-Laurent.

Cela n'affectait en rien les droits que des tiers pouvaient avoir à la transmission de cette force motrice. Il lui fallait l'acquérir, l'acheter de quelqu'un pour la distribuer. J'ai, en conséquence, supposé que l'objection au bill provenait du fait que l'on se proposait de demander au Parlement du Canada quelque chose dans le genre de ce qui avait été demandé avec succès à la législature de l'état de New-York, moyennant une considération, et que les requérants viendraient ici pour tâcher d'obtenir les pouvoirs conférés dans l'état de New-York à leur corporation sœur.

M. JAMESON: En quelle année les pouvoirs ont-ils été conférés par la législature de l'état de New-York?

L'hon. M. EMMERSON: Il y a plusieurs années. On peut trouver des renseignements à ce sujet dans les statuts, mais j'ai un mémoire dactylographié à ce sujet.

M. BRODER: Sont-ce là les gens qui veulent construire un barrage au Long-Sault?

L'hon. M. EMMERSON: Au Long-Sault. Je n'ai pas cru que ce bill fût dangereux avant que j'eusse reçu des renseignements qui me sont venus de bonne source. Je n'y étais pas intéressé. Je n'y suis maintenant intéressé qu'à titre de membre de ce comité. Mais il m'est venu des renseignements à l'effet que cette compagnie de transmission de force motrice avait des droits relatifs au Saint-Laurent, en vertu de pouvoirs conférés à une compagnie pré-existante, une compagnie qui est maintenant sous sa dépendance, et qui, conformément à son projet de transmission de force motrice, sera légalement constituée, si elle peut obtenir un acte législatif de la part du Parlement canadien. S'il y a du vrai là-dedans, si ces déclarations sont fondées, je dis alors qu'il serait du devoir de tout Canadien de dire: "Non, messieurs, nous ne vous donnerons pas ces pouvoirs que vous demandez." Il est vrai que nous vous avons accordé certains pouvoirs relatifs à la construction de barrages sur le Saint-Laurent, mais nous n'avions prévu rien de semblable nous n'avons pas prévu, lorsque nous vous avons conféré ces pouvoirs que cela nuirait à la navigation du Saint-Laurent, laquelle en sera affectée comme projet national. Nous n'avons pas pris cela en considération. Vous avez tous les pouvoirs qui vous ont été conférés à cette fin et qui ne vous sont d'aucune utilité à moins que vous n'obteniez cette législation supplémentaire que vous venez nous demander. Il est vrai que nous pourrions vous imposer des conditions semblables à celles que la législature de l'état de New-York vous a imposées, mais nous hésitons à vous accorder ces pouvoirs, du moins avant qu'il y ait eu une entente complète relativement au but que vous vous proposez, avant que nous sachions jusqu'à quel point vous vous proposez d'empiéter sur ce cours d'eau international, et jusqu'à quel point vous vous proposez de nuire au Canada en ce qui concerne sa position comme riverain des eaux du Saint-Laurent. Ce sont là des questions d'une importance suprême. Ce sont là des questions que le Gouvernement du Canada devrait certainement prendre en sérieuse considération avant que ce bill soit poussé beaucoup plus loin devant notre Parlement. S'il n'y a rien dans tout ceci, si ces déclarations faites par des hommes responsables, ne sont pas véridiques, naturellement, il ne s'agit plus que de constituer légalement une compagnie de transmission de force motrice que le comité déclare avoir été convenablement sauvegardée. Mais je crois qu'il y a plus: Je crois qu'il y a là-dedans quelque chose qui démontre que, vu les grands intérêts qui y sont engagés, vu le grand nombre de grands capitalistes américains qui y sont intéressés, ce bill est digne d'une enquête de la part du Parlement, que le Parlement devrait hésiter avant que de s'enggaer dans une impasse, avant que de s'engager à conférer des pouvoirs dont on se servira pour l'avantage d'un pays étranger et au détriment de notre propre pays.

M. BRODER: Je veux faire quelques remarques au sujet de ce bill. On a beaucoup parlé de la commission hydro-électrique d'Ontario. L'honorable député de Carleton, (Nouveau-Brunswick), (M. Carvell) semble savoir exactement ce qu'on exige un peu partout. Il a du être inspiré par l'honorable député de la Rivière-à-la-Pluie. Cet honorable député a croisé le fer avec cette commission à Port-Arthur et je crois qu'il est sorti de la lutte un tant soit peu écloppé. Les gens de l'endroit ont eu l'oc-

casion de se prononcer sur son projet relatif à l'Ontario and Michigan Power Company et sur la commission hydro-électrique. Port-Arthur s'est prononcé contre lui, et a défait tous les candidats qu'il a présentés en janvier dans le but de favoriser ses intérêts. L'honorable député de Carleton (M. Carvell) n'est pas un bon juge des affaires d'Ontario. Ses renseignements lui viennent de l'honorable député de la Rivière-à-la-Pluie (M. Conmee) et il a des idées préconçues contre la commission. Je ne puis comprendre comment les honorables membres de la droite peuvent prétendre que cette compagnie qu'ils se proposent de constituer légalement aura des pouvoirs égaux aux pouvoirs de la province d'Ontario ou à ceux de toute autre province. Pourquoi donneraient-ils à un corps constitué légalement, composé de quelques individus, qu'ils ne connaissent peut-être pas du tout, un droit de préférence sur la propriété de la province, sans permettre à la province d'avoir un mot à dire? L'honorable député a mentionné le fait que l'état de New-York a légiféré au sujet du barrage du Long-Sault. Bien que l'état de New-York ait légiféré, il est de plus nécessaire que les autorités fédérales des Etats-Unis légifèrent avant que l'on puisse barrer le fleuve à cet endroit. Mais bien que l'on respecte les droits des Etats-Unis, chez nos voisins, et que les autorités fédérales disent à l'Etat: Il vous faut d'abord légiférer, et il faut ensuite que notre législation sanctionne la vôtre, les honorables membres de la droite foulent aux pieds les droits de la province et ne permettent pas qu'on y trouve à redire. Voilà la différence entre les deux pays. La province d'Ontario devrait avoir son mot à dire à ce sujet. Elle devrait pouvoir décréter qu'une redevance sera exigée pour l'usage de cette eau. Quel est le programme suivi au sujet des chutes d'eau dans l'Ontario là où la province a la haute main? Les autorités provinciales disent à l'individu qui veut avoir une chute d'eau: Oui, vous pouvez louer cette chute d'eau moyennant un loyer de tant par année; ce loyer commence immédiatement et à moins que vous n'exploitiez votre chute d'ici à un temps donné, votre bail sera annulé. Voilà pourquoi les honorables députés viennent ici pour obtenir des bills portant concessions de chute; ils veulent éluder les lois de la province d'Ontario qui protègent les droits du peuple.

Chacun sait que ce bill n'est que le précurseur de quelque chose de plus vaste et tous ceux qui ont vu le bill, lorsqu'il a d'abord été soumis au comité des bills privés, comprennent que cette compagnie veut fouler aux pieds les droits du peuple, du moins elle n'a pas l'intention de respecter ces droits si elle peut faire adopter une loi pour les violer. Elle proposait de traverser le territoire représenté par quelques-uns d'entre nous qui avons énergiquement combattu cette mesure, de couper les arbres, de creuser des fossés, de planter des poteaux sans consulter le peuple. Nous avons donc parfaitement raison de redouter un peu cette législation. Il n'y a aucun doute que ceci fait partie d'un plan plus vaste. On parle des grands intérêts publics.

Voici, entre autres, la compagnie qui exploite les chutes d'eau à Mille-Roches. Il s'est effectué quelque développement à cet endroit et la compagnie reçoit $63,000 annuellement pour l'éclairage des canaux et la manœuvre des portes des écluses pour l'Etat. Cette compagnie respecte les droits du peuple. Aux Mille-Roches, village situé à deux milles de l'usine génératrice, les habitants, me dit-on, paient 40 cents le mois pour une lumière de la puissance d'éclairage de 16 chandelles, c'est-à-dire $4.80 l'an. Dans mon petit village, où la municipalité est propriétaire de l'usine, nous obtenons une lumière de 16 chandelles pour un prix fixe de $1. Nous avons le droit d'examiner cette question et de protéger les droits du peuple. Le député de Carleton (M. Carvell) a bonne grâce de nous parler de la commission hydro-électrique. Qui oserait nier que, grâce au système qu'elle a inauguré, elle a fait baisser le prix de l'énergie, dans toute l'étendue de la province? Ce qui explique l'abaissement des prix sous le régime de cette commission, ce sont les prix des fils suspendus. Quand plusieurs municipalités s'adressent à la commission et érigent en commun une ligne de transmission, le prix de l'énergie est moins élevé que dans d'autres circonstances.

M. CARVELL: Alors vous obligez tout le monde de passer sous le régime de la commission hydro-électrique et vous en faites un monopole?

M. BRODER: Vous élevez les prix. La province devrait avoir voix au chapitre, quand il s'agit d'autoriser une compagnie à ériger des poteaux ou des tours sur le domaine de la province. Le paragraphe 4 de l'article 11, décrète:

> Partout où le mot "terre" se rencontre dans la loi des chemins de fer, il comprend tout privilège ou droit de servitude dont une compagnie a besoin pour la construction ou la mise en service des ouvrages autorisés par la présente loi en dessous, au-dessus ou le long de la terre, sans que cette compagnie soit obligée d'acquérir un titre en toute propriété.

Est-il juste de décréter que cette compagnie pourra suspendre ses fils au-dessus du domaine d'un particulier, sans être tenue d'acheter l'emplacement?

M. PARDEE: Relisez la paragraphe 6 de cet article.

M. BRODER: Il n'infirme en rien le texte que je viens de citer.

M. PARDEE: Oui, il le fait.

M. BRODER: Alors nous pourrions biffer l'article 4. A Montréal on a intenté des procès à la compagnie de force, de chauffage et d'éclairage, dans le but de faire régler cette question par les tribunaux. Il ne devrait pas exister de doute au sujet des droits de particuliers sur les domaines desquels ces lignes sont établies. Il est impossible à un simple particulier d'intenter un procès à une puissante compagnie, riche à millions. Il importe donc de tout bien élucider ici, afin qu'il ne subsiste pas le moindre doute sur les droits de la compagnie en pareille matière. Si personne ne propose de motion en ce sens, plus tard, j'en proposerai une modifiant l'article 12. Il faut, à mon avis, protéger le droit des provinces relativement à leurs domaines.

M. ARMSTRONG: Je tiens à protester contre l'adoption du bill sous sa forme actuelle. Il porte certainement atteinte aux droits des provinces et des municipalités, et la commission hydro-électrique est hostile à cette mesure.

Le président de la commission de conservation de nos ressources naturelles y est carrément opposé, et en réalité, on n'a rayé qu'un fort petit nombre des articles que le député de Lambton-est (M. Pardee) prétend avoir été biffés, en conformité de cette demande. A la page 21 du 4e rapport de la commission hydro-électrique, figure un tableau des prix estimatifs annuels, pour les usines génératrices bien développées dans les endroits mêmes où peuvent passer ces lignes:

Transmission de la force.

Relativement au développement de la force hydraulique dans la vallée de l'Ottawa et dans cette partie de la province sur le parcours du fleuve Saint-Laurent, on a mis à l'étude trois projets de transmission, à savoir: un de 20,000 volts, à trois phases, partant d'Iroquois, et passant par Prescott et se terminant à Brockville; un projet de 30,000 volts, à trois phases (projet A) partant de High-Falls, passant par Perth et Smith's-Falls, et aboutissant à Brockville, Prescott et Carleton-Place; un de 20,000 volts, à trois phases (projet B), partant de High-Falls, passant par Perth et Smith's-Falls et aboutissant à Carleton-Place; un de 20,000 volts, trois phases, partant de Fountain-Falls, passant par le district minier de Cobalt et aboutissant à Haileybury. Dans les devis estimatifs suivants, il est entendu qu'on se sert de poteaux de bois de première qualité, à base de béton la ligne téléphonique étant montée sur les mêmes poteaux.

L'estimation du coût de la ligne est parfaite. Aujourd'hui, la commission étudie une proposition semblable à celle qui figure dans le bill qu'on cherche à imposer à la Chambre. L'honorable député de Carleton (M. Carvell) a bien voulu donner des conseils aux citoyens d'Ontario sur cette question, et il nous a dit que la ville de Galt aurait à payer $5 par cheval-vapeur. Consultez le premier rapport de la commission hydro-électrique et vous verrez que le coût de 24 chevaux-vapeur, à Galt, pour pleine charge, serait d'environ $17.35, pour trois quarts de charge $17.79 et pour demi-charge $19.90. L'honorable député (M. Carvell) nous a, en outre, dit que la ville de Stratford aurait à payer $75 par cheval-vapeur, et c'est sans doute à la suggestion de quelques-uns de ses amis de la droite qu'il a affirmé cela, car ils sont fort rares les citoyens d'Ontario qui oseraient condamner l'initiative prise par la commission hydro-électrique et sa superbe administration. Or, à Stratford, le coût de 24 chevaux-vapeur pour pleine charge est de $20.48, pour trois quarts de charge $21.41 et pour demi-charge $24.04. Ce prix de l'énergie est basé sur le taux estimatif de $12 par 24 chevaux-vapeur, par année, pour l'énergie de haute tension, aux chutes de Niagara. Je signale ces faits à l'honorable député (M. Carvell) précisément pour lui faire toucher du doigt l'absurdité de son assertion.

M. CARVELL: La commission hydro-électrique vend-elle un seul cheval-vapeur à Stratford aux prix mentionnés par l'honorable député?

M. ARMSTRONG: L'honorable député le sait, la commission n'est pas encore en mesure de vendre d'énergie, mais c'est là l'évaluation dressée avec soin par des ingénieurs experts, touchant les prix que ces municipalités auront à payer pour cette énergie et c'est à cette condition qu'elles ont souscrit à la construction d'une ligne de transmission. Le député de Westmoreland nous a dit qu'il avait en sa possession un bill adopté par la législature de l'état de New-York, et qui prouve que le gouvernement a la propriété absolue des forces hydrauliques dans cet état et le long de la ligne frontière. Pourquoi créer des embarras aux populations d'Ontario à cet égard et pourquoi ne pas compter que ces lignes de transmission produiront un chiffre raisonnable de recettes? J'emprunte au hansard le discours prononcé par le député de Westmoreland:

J'ai reçu, en réponse à une demande que j'avais faite il y a quelques semaines, un exemplaire d'un bill adopté par la législature de l'état de New-York, "bill tendant à constituer en corporation la compagnie de développement de Long-Sault, à l'autoriser à construire et à entretenir des barrages, des canaux, des stations centrales et des écluses à ou près l'île du Long-Sault, dans le but l'améliorer la navigation du Saint-Laurent et d'y développer des forces hydrauliques, puis de construire et d'entretenir un pont et de faire la fabrication de marchandises." Ayant sous les yeux un exemplaire de ce bill, j'appelle l'attention du comité sur ce fait-ci: dès

le début, la compagnie est tenue de " verser au trésor de l'Etat la somme fixe de $10,000 et outre le paiement mentionné, elle doit verser au trésor de l'Etat pour l'année 1910, la somme fixe de $15,000, et pour l'année 1911 la somme fixe de $20,000." Pour chaque année après 1911, ladite compagnie doit payer, d'après les taux suivants, sur la quantité moyenne de chevaux-vapeur d'énergie électrique produits au cours de cette année, conformément à la présente loi, à savoir: sur toute quantité jusqu'à concurrence de 25,000 chevaux-vapeur électriques au taux de 75 cents par cheval-vapeur; sur toute quantité au delà de 25,000 chevaux-vapeur électriques et jusqu'à concurrence de 100,000 chevaux-vapeur électriques, au taux de 50 cents par cheval-vapeur; sur toute quantité au delà de 100,000 chevaux-vapeur électriques, au taux de 25 cents par chveal-vapeur." Au cas où ladite compagnie produirait ou développerait de la force hydraulique comme force mécanique sans la transformer en énergie électrique, alors les paiements pour la force hydraulique qu'elle développera s'effectueront aux taux ci-haut mentionnés par cheval-vapeur mécanique.

Voilà une réglementation fort sensée et la province d'Ontario a parfaitement le droit de prétendre, en ce qui concerne la transmission de la force à cette partie du pays, qu'elle doit avoir voix au chapitre au sujet des taxes que devrait payer cette compagnie, ainsi que sur la réglementation de la transmission de la force dans cette région. Je voterai contre le bill dans sa teneur actuelle.

M. S. SHARPE: Je tiens à informer le député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell), que l'estimation citée par mon collègue (M. Armstrong) a été soigneusement préparée par les ingénieurs de la commission hydro-électrique; or, depuis, cette commission a fait certaines adjudications et elle sera en mesure de fournir la force à ces municipalités à un prix bien inférieur au chiffre de l'estimation des ingénieurs. Voici la loi de 1901 constituant en corporation la compagnie de force du Saint-Laurent, et j'appelle l'attention de l'honorable député, sur l'article que voici:

La compagnie pourra:

a) Produire, utiliser, fournir et céder de l'électricité, de l'eau et du gaz, et de la force hydraulique ou autre, au moyen de fils métalliques, câbles, conduites, machines ou autres appareils; et construire, entretenir et faire fonctionner des usines pour leur production, vente et distribution; et pour les fins susdites, elle pourra construire, acquérir, utiliser, entretenir et exploiter des canaux, cours d'eau, coursiers et chutes d'eau dans le fleuve Saint-Laurent ou y contigu, sur son côté nord, en tous endroits à l'est entre la rivière à Hoople, dans le comté de Stormont et la province d'Ontario, et l'extrémité orientale du canal de Soulanges, et construire des barrages, digues, écluses, conduites et bâtiments s'y rattachant; néanmoins, les travaux ainsi autorisés ne seront pas commencés avant que les plans n'en aient été soumis au Gouverneur en conseil et approuvés par lui;

(b) acquérir des droits de brevets, brevets d'invention, procédés, droits d'achat et autres droits et privilèges, et en disposer;

(c) fabriquer, acquérir et faire le négoce du bois à pâte, de la pâte de bois ou de leurs dérivés;

(d) fabriquer et vendre du carbure de calcium et tous les produits dérivant de sa fabrication, du gaz acétylène et autres gaz et produits dérivés du carbure de calcium;

(e) ouvrer et vendre tous minéraux et leurs dérivés; construire des hauts fourneaux, fours et alambics pour la réduction de ces minéraux;

(f) construire des tramways, quais, docks ou bassins, bureaux et tous autres bâtiments nécessaires, et acheter, noliser, construire et réparer des navires pour les besoins de la compagnie;

(g) construire, acquérir et faire marcher à l'électricité, la vapeur ou autre force motrice, des navires pour le transport des voyageurs et marchandises, ou pour remorquer des barges ou autres navires sur le fleuve Saint-Laurent et les lacs, canaux et rivières qui s'y relient.

Cela donne à la compagnie tout le pouvoir dont elle a besoin. Je crois que la St. Lawrence Power Company a cédé ses droits et ses intérêts aux promoteurs de ce bill. Si nous lisons l'article 9 de la loi de 1901 nous pourrons comprendre pourquoi les promoteurs actuels ne demandent pas une prolongation des droits en vertu de cette loi de 1901; c'est pour la simple raison que la loi de 1901 établit qu'ils ne pourront pas exercer leurs droits dans aucune municipalité sans avoir obtenu au préalable le consentement de la municipalité. L'article 9 déclare ceci:

9. La compagnie pourra, dans le but d'exécuter et entretenir ses travaux, et du consentement du conseil municipal ou autre autorité ayant contrôle sur les grands chemins, places ou autres lieux publics y entrer, et avec le même consentement, chaque fois qu'elle le jugera à propos elle pourra creuser et ouvrir toute partie d'un grand chemin ou d'une place publique.

D'après la loi de 1901, la compagnie doit obtenir le consentement de la municipalité, mais en vertu du bill que nous discutons, elle aura le pouvoir d'exproprier sans le consentement de la municipalité. Nous pouvons donc parfaitement comprendre pourquoi les promoteurs ne demandent pas une prolongation des pouvoirs en vertu de la loi primitive de 1901. Nous avons affaire simplement à une compagnie filiale ayant le pouvoir de distribuer de la force d'après la loi des chemins de fer et avec pleins pouvoirs d'expropriation, ce qu'elle n'aurait pas pu obtenir si elle demandait une prolongation de ses pouvoirs. Elle pourrait dans ce cas exercer ses pouvoirs et prérogatives avec le consentement des municipalités. En présence des nombreu-

ses objections soulevées, non seulement par mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson), mais par beaucoup d'autres, j'estime que ce bill devrait être renvoyé pour complément d'études au comité des bills privés. Je propose en conséquence que le comité lève sa séance, rende compte de l'état de la question et demande l'autorisation de siéger à nouveau.

M. ROBERT SMITH (Stormont): Je parlerai spécialement des observations faites par l'honorable député de Westmoreland, parce qu'il me paraît avoir une opinion erronée relativement à ce qui s'est passé. Il pense que cette compagnie a obtenu l'autorisation de construire des barrages et qu'elle les a déjà construits. Rien n'est moins exact que cette idée.

La compagnie n'a jamais acquis aucun pouvoir de construire un barrage, elle n'a le pouvoir de barrer aucune partie du Saint-Laurent et elle n'a construit aucun barrage. Les barrages auxquels fait allusion mon honorable ami sont les fameux barrages de l'île des Sheiks qui font partie du canal de Cornwall et qui ont été construits par le gouvernement fédéral. La construction de ces barrages et l'établissement du canal de Cornwall a créé incidemment une chute d'eau. Cette chute est la propriété de l'Etat, comme faisant partie du canal de Cornwall et elle a été concédée par le gouvernement fédéral à la Sa-Lawrence Power Company.

L'hon. M. EMMERSON: Est-ce qu'elle n'est pas la propriété de cette compagnie?

M. ROBERT SMITH: Non, elle est la propriété du gouvernement du Canada et elle a été concédée à bail. La chute d'eau formée par ces barrages du canal de Cornwall est louée à cette compagnie.

L'hon. M. EMMERSON: Et la compagnie est la propriété de ces promoteurs.

M. ROBERT SMITH: Elle n'a le droit de développer aucune force hydraulique en dehors de celle qui est produite par la construction des ouvrages du gouvernement fédéral. Mon honorable ami pourrait aussi bien parler de toutes les autres chutes qui sont louées le long des canaux de Cornwall et de Welland. Dans la ville de Cornwall, les différents moulins ont obtenu par droit de location du gouvernement fédéral des chutes d'eau qui sont constituées par les eaux du canal. La St-Lawrence Power Company fait la même chose. Elle dérive de l'eau du canal à un endroit situé plus haut et elle en fait la décharge dans le fleuve.

M. CONMEE: Quel prix paye-t-elle?

M. ROBERT SMITH: $1,000 par an. C'est un contrat qui a été passé par les honorables députés de la gauche quand ils étaient au pouvoir. Les barrages ont été construits sous le régime conservateur et concédée à M. Davis avant le changement qui s'est produit dans la politique.

M. BLAIN: Et la concession a été renouvelée par le Gouvernement actuel il y a quelques années.

M. ROBERT SMITH: Oui. L'honorable député a parlé d'un bill obtenu à la législature de New-York et autorisant une certaine compagnie américaine à construire un barrage sur le Saint-Laurent et il en conclut que ce bill confère un droit à cette compagnie de barrer une partie du Saint-Laurent. Ce n'est pas cela du tout. Il est nécessaire d'obtenir le consentement du gouvernement fédéral du Canada en même temps que l'autorisation de l'état de New-York pour pouvoir établir un barrage sur le Saint-Laurent, parce que ce fleuve est un cours d'eau navigable.

M. S. HUGHES: L'honorable député ne sait-il pas que la Chambre des représentants est actuellement saisie d'un bill (n° 14531) demandant la confirmation de la loi de l'état de New-York et le barrage du Saint-Laurent?

M. ROBERT SMITH: Je ne vois pas ce que cela peut faire dans le cas actuel. Le gouvernement fédéral de Washington et le gouvernement de l'état de New-York réunis ne pourraient pas barrer le Saint-Laurent sans l'autorisation du gouvernement canadien. Le Canada doit être consulté.

M. G. TAYLOR: Le Canada a été consulté et il a accordé son consentement.

M. ROBERT SMITH: Non, il ne l'a pas accordé. La seule demande qui ait été faite au Canada est celle dont est saisie la commission des voies d'eau limitrophes. Cette compagnie s'est adressée à la commission mixte pour en obtenir une proposition, dans la limite de ses attributions. La commission internationale a fait une enquête sur cette demande il y a deux ans. La demande a été d'abord renvoyée à une certaine commission d'ingénieurs, chargée de faire une enquête et de déposer un rapport. Cette commission a déclaré dans son rapport, que le projet était susceptible d'exécution, mais la commission des eaux limitrophes a toujours cette question à l'étude. Elle doit tenir prochainement une autre séance pour recueillir de nouveaux renseignements et elle se propose de charger des ingénieurs de faire une autre enquête. Il en résulte qu'il n'y a aucun danger, comme le croyait l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) qu'une autorisation soit accordée, pour établir un barrage sur le Saint-Laurent sans avoir obtenu au préalable le consentement du Parlement.

M. BRODER: Cette commission des cours d'eau limitrophes se prononcera pour ou contre cette autorisation. Sa décision n'intéressera que notre législation car les Américains décident en dehors d'elle. N'ont-ils pas obtenu déjà le consentement des membres américains qui font partie de la commission?

M. ROBERT SMITH: Je crois savoir que le groupe américain de la commission a fait à son gouvernement un rapport favorable au projet et que cela peut avoir une influence sur la législation fédérale des Etats-Unis. Mais la partie canadienne de la commission n'a pas encore pris de décision et ce sont les membres canadiens qui dirigent l'enquête. Personne ne sait ce que sera le rapport définitif; mais quel que soit le rapport de la commission, il n'a pas l'effet d'une loi. Rien ne peut être exécuté sans l'assentiment du Parlement, de sorte qu'il n'y a aucun danger que ce projet de barrage devienne une loi du Canada ou que personne obtienne le privilège de barrer le Saint-Laurent tant qu'un bill accordant ce droit n'aura pas été adopté par la Chambre. Le bill actuel n'a en vue que l'établissement d'une ligne de transmission.

Les honorables députés de la gauche disent que la compagnie espère obtenir le pouvoir de transmission par cette ligne grâce à ce projet en question. Il n'est pas douteux que si elle obtient le consentement du Parlement pour barrer le Saint-Laurent, elle le fera. Mais elle peut obtenir de la force motrice ailleurs. On peut produire de la force motrice aux rapides du Long-Sault, sans que le projet soit exécuté entièrement, et c'est pourquoi la ligne de transmission peut être nécessaire et utile indépendamment du projet de construire un barrage dans le Saint-Laurent. On a déjà produit à cet endroit une énorme quantité de force motrice. Il a existé des usines qui ont été établies avec du capital anglais sur le territoire américain. Les Américains ne se sont pas du tout opposés à ce que des capitalistes anglais viennent chez eux mettre en valeur leurs chutes d'eau.

Les Anglais ont eu le malheur de perdre tout leur argent et les travaux qu'ils avaient faits ont passé à une autre compagnie. Les usines ont été augmentées et il s'en est suivi un grand développement de la force motrice des rapides du Long-Sault. Grâce aux travaux du gouvernement canadien, des développements considérables ont eu lieu sur la rive canadienne et on peut en faire de nouveau sans barrer le fleuve, mais le plus vaste projet qui pourrait être réalisé reposerait sur le barrage du Saint-Laurent. Par conséquent je ne vois par pourquoi nos honorables collègues seraient alarmés à propos des conséquences de ce bill. Le bill lui-même ne peut pas accorder d'autres droits que ceux qu'il renferme et ces droits sont simplement de construire une ligne de transmission de Montréal à Kingston. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement d'Ontario devrait être consulté. Comme on le remarquera immédiatement, le gouvernement d'Ontario et cette branche du gouvernement, qui est connue sous le nom de commission hydro-électrique, prétendent que toute opposition à leurs projets ou à leurs projets en perspective ne devrait pas être autorisée par le Parlement et s'ils peuvent entraver tout autre projet il n'y a pas de doute qu'avec leurs idées ils en empêcheront l'exécution. Il a été reconnu par M. Staunton, quand il parlait au comité des bills privés au nom du gouvernement d'Ontario que le gouvernement fédéral avait un droit de propriété sur le lit de tous les cours d'eau. Le gouvernement fédéral prétend qu'il possède le terrain sous le lit du Saint-Laurent. Cette théorie a été confirmée par le conseil privé. Il y a plusieurs cours d'eau qui seraient traversés par cette ligne et le gouvernement provincial, en vertu de l'amendement proposé, pourrait intervenir et dire: Vous ne devez pas planter un poteau dans le lit de ce cours d'eau. Vous ne devez pas établir les fondations d'une tour. Et avec les idées qu'a ce Gouvernement, à savoir que tout projet qui est en opposition avec les prétentions de la commission hydro-électrique doit être entravé et arrêté, il s'ensuit naturellement qu'avec l'amendement proposé, ce projet pourrait être entravé à plusieurs endroits entre la limite de la province de Québec et Kingston.

M. HUGHES: L'honorable député pourrait-il citer un cours d'eau où il faudrait planter un poteau dans le milieu de son lit?

M. ROBERT SMITH: Oui, dans la ville de Kingston en traversant l'embouchure de la rivière Rideau.

M. HUGHES: La rivière Rideau ne coule pas dans cette ville.

M. ROBERT SMITH: Quel est le cours d'eau qui se trouve là?

M. SMITH: Il y a le ruisseau de Cataracoui. Vous pourriez facilement l'enjamber.

M. ROBERT SMITH: Il y a le cours d'eau sur lequel est construit un pont d'un quart de mille de long, ce pont que les troupes doivent traverser en allant de Kingston au champ de manœuvre.

M. REID: Il n'a pas 100 pieds de large.

M. HUGHES: Pas même 50.

M. ROBERT SMITH: Il y a un pont très long à cet endroit.

M. HUGHES: Il n'y a pas de ligne qui traverse.

M. ROBERT SMITH: L'honorable député ignore peut-être que ce n'est pas le seul droit que le gouvernement peut avoir. Si le lit d'un cours d'eau appartient au gouvernement d'Ontario, ce dernier a le droit d'empêcher un ligne aérienne de le traverser. Légalement, on ne peut pas faire passer une ligne sur la propriété d'un particulier, même si elle ne touche pas au terrain. Le même principe s'appliquerait à un cours d'eau appartenant au gouvernement d'Ontario.

M. BLAIN: Pourquoi empiéter sur les droits du gouvernement d'Ontario?

M. ROBERT SMITH: Pour la même raison qu'il n'est pas tenu compte de ces droits quand il s'agit d'autres grandes entreprises nationales. Si, par exemple, on désire construire un chemin de fer de Montréal à Kingston, on ne tient pas compte des droits du gouvernement d'Ontario. Or, la transmission de l'énergie devient aujourd'hui aussi importante pour le public que la construction d'un chemin de fer. Quand il s'agit d'une ligne de transmission d'une importance nationale ou interprovinciale le Gouvernement a le pouvoir d'en autoriser la construction, et ce pouvoir nous devons l'exercer suivant notre jugement.

M. TURRIFF: La question est plus importante qu'elle ne m'avait d'abord semblé. Je suis membre du comité des bills d'intérêt privé et j'ai assisté assez régulièrement aux séances pendant lesquelles ce bill a été discuté, mais je n'y ai pas recueilli les informations nécessaires, car j'en ai appris beaucoup plus long sur cette question ce soir que devant le comité, où ce bill a été considérablement émondé.

Je ne m'occuperai que des remarques faites par l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson). Il n'affirme pas positivement ce qu'il avance, parce qu'il n'en a pas une connaissance personnelle, mais il prétend avoir puisé ses renseignements à une source digne de foi et il dit que cette compagnie, organisée en 1901, a obtenu, quant au barrage du Saint-Laurent, des pouvoirs que nous ne lui concéderions pas aujourd'hui, que nous connaissons mieux la valeur des chutes d'eau et la facilité de la transmission de l'énergie à de grandes distances.

Bien que ce projet de loi ne concerne pas les chutes d'eau, mais seulement une ligne de transmission, si, en adoptant ce bill, nous autorisons la grande compagnie américaine qui a acquis la charte accordée en 1901, à faire des choses que nous ne voudrions pas accorder aujourd'hui, je dis que l'honorable député de Westmoreland a raison, que nous devons réfléchir et ne pas adopter le bill avant de savoir au juste où nous en sommes.

Loin de moi l'idée de vouloir empêcher qui que que ce soit de venir ici développer nos richesses naturelles. Mais voici une compagnie américaine qui demande des privilèges, privilèges qui, lorsqu'ils sont accordés par la législature de l'état de New-York, sur l'autre côté du fleuve, sont concédés à raison de $20,000 ou $25,000 par année.

Si la moitié de l'énergie que donnera le barrage du Saint-Laurent appartient au Canada, pourquoi cèderions-nous ces avantages gratuitement, quand ils sont payés $25,000 par année sur la rive américaine?

Je conseillerais de ne pas insister pour faire adopter le bill à présent, mais de le renvoyer devant un comité spécial ou devant le comité des bills d'intérêt privé, pour que nous sachions exactement où nous en sommes et ce qu'il y a de fondé dans les observations de l'honorable député de Westmoreland. Je suis convaincu que le promoteur du projet accélérera davantage la discussion en nous donnant tout le temps nécessaire pour étudier la question.

M. HUGHES: Je crois que la législature de l'état de New-York a déjà voté une loi autorisant la construction de ce barrage, et qu'un projet de loi est actuellement déposé devant la chambre des représentants des Etats-Unis (bill n° 14531) pour confirmer la loi de la législature de l'état de New-York. La question de savoir si cette loi sera votée ou non intéresse beaucoup de monde.

Aux termes de cette loi, comment sera régularisé le cours du Saint-Laurent? La grande partie navigable de ce fleuve est régularisé par une seule écluse, et on va en céder le lit à l'état de New-York pour toujours, de sorte que la navigation qui va sans cesse en augmentant sur ce fleuve sera entre les mains d'une compagnie qui monopolisera la production de l'énergie électrique et qui paiera quelques centaines de dollars à l'état de New-York, qui ne donnera rien à Ontario, et qui laissera au gouvernement d'Ottawa un peu de picotin pour les élections. Voilà la situation telle qu'elle m'a été expliquée.

Je demande à l'honorable député de Westmoreland d'étudier ce côté de la question et de nous dire s'il est vrai ou non qu'en fusionnant cette compagnie avec celle qui existe déjà et en se prévalant de la loi de New-York et de la loi de Washington on ne pourrait pas barrer le fleuve.

Les promoteurs de ce projet ont besoin d'être surveillés. L'adoption de ce bill n'a rien qui presse; il peut parfaitement être renvoyé à la prochaine session, ou même la présente session peut être assez longue pour nous permettre d'étudier la question

à fond. Si cette compagnie, aux termes de cette loi, peut acquérir par expropriation le lit du Saint-Laurent, en tant qu'il appartient au gouvernement d'Ontario et si elle peut disposer du cours de ce fleuve, par l'expropriation, comme elle y est autorisée par cette loi, jusqu'au centre du fleuve, la navigation sera arrêtée à tout jamais. Le Saint-Laurent, à cet endroit, est un cours d'eau navigable. Le trafic qui s'y fait augmente tous les ans et la navigation dans ses rapides n'offre aucun danger. On n'a jamais entendu dire qu'un navire de quelque dimension y ait fait naufrage. Les besoins du trafic exigent de plus en plus que la navigation du fleuve reste ouverte et libre.

Je maintiens que, dans l'intérêt du Canada, dans l'intérêt d'Ontario, dans l'intérêt des bonnes relations entre le Canada et les Etats-Unis on ne devrait pas adopter ici une loi autorisant le barrage du fleuve. Nous désirons vivre en bons termes avec nos voisins. Nous désirons marcher la main dans la main avec eux, pour travailler au progrès de l'humanité.

Mais si nous permettons que de pareils privilèges passent aux mains des compagnies privées, la discorde et les dissentions ne tarderont pas à surgir. Cela seul devrait suffire à empêcher l'adoption de ce bill, car c'est une raison qui en vaut la peine.

Ceux qui sont à la tête de ce projet ont versé deux millions de dollars pour en assurer la réalisation. J'ignore quel emploi ils feront de cette somme, et quelqu'un sera peut-être en état de nous renseigner sur ce point. Quoi qu'il en soit, on me dit que deux millions de dollars en actions ont été consacré à la réalisation du projet et cela explique peut-être l'énergie avec laquelle on travaille à faire adopter le bill. Quoi qu'il en soit, je demande que ce bill soit réservé, et s'il n'est pas réservé, je veux qu'au moins les droits de la province d'Ontario soient sauvegardés.

L'hon. M. EMMERSON: Je ne vois pas qu'on avancera davantage la cause de ceux qui combattent ce bill en prêtant des motifs inavouables à ceux qui en demandent l'adoption. Quant à moi, je combats le bill uniquement pour des raisons d'intérêt public. J'ai expliqué que je suis informé que ceux qui ont déposé le projet de loi, ont l'intention d'exercer les pouvoirs, qui leurs ont déjà été conférés et que si cela avait lieu, ce serait au détriment du Canada et à l'avantage de l'industrie américaine. Je crois que tout ce qui a été dit depuis que j'ai exprimé ces craintes et que tout ce qui a été fait et rapporté confirment l'opinion que j'ai exprimée. La mémoire m'est revenue et je me rappelle que vers 1890 M. M. P. Davis, a obtenu la concession du gouvernement canadien de certaines chutes d'eau sur le canal de Cornwall. Plus tard, en 1896, quand le Gouvernement actuel prit la direction des affaires, la concession fut renouvelée avec de plus grands pouvoirs.

M. SPROULE: Et prolongé de vingt et un ans à quatre-vingt-quatre ans.

L'hon. M. EMMERSON: Renouvelée et peut-être prolongée. Plus tard, M. Davis constitua une compagnie, la St. Lawrence Power Company, à laquelle il transféra tous les droits et privilèges contenus dans le bail que lui avait consenti le gouvernement du Canada. C'est alors qu'il fit un contrat avec le gouvernement canadien pour lui vendre certains privilèges d'éclairage sur les canaux du Saint-Laurent. Il retint cette concession pendant plusieurs années. Si je suis bien renseigné, la St. Lawrence Power Company céda ses droits à une autre compagnie, et M. M. P. Davis et ses associés, mentionnés dans la loi de 1901, ne sont pas aujourd'hui les propriétaires de cette concession et du bail concernant le canal de Cornwall.

M. HUGHES: Quelle somme ont-ils reçue en échange de leurs privilèges?

L'hon. M. EMMERSON: Je ne m'inquiète pas de le savoir, puisque cela est étranger à la question. Tout se résume à ceci, que les droits concédés par la loi de 1901 appartiennent aujourd'hui à une compagnie qui est en relation avec de grands capitalistes américains.

Non seulement la loi de 1901 permit à cette compagnie d'acquérir, posséder, entretenir, et exploiter des canaux, des cours d'eau, des forces hydrauliques, dans le fleuve Saint-Laurent, et près du Saint-Laurent, sur la rive nord, mais elle est aussi autorisée à construire des barrages, des vannes, des bâtiments, etc.

Elle possède tout les pouvoirs dont elle a besoin. Maintenant, pour information du comité et pour consigner le document dans les "Débats" je vais donner lecture des pouvoirs que cette grande compagnie possède sur la rive américaine, conjointement avec ceux qu'elle a obtenus ou pourra obtenir de ce côté-ci de la frontière, le contraste entre les conditions imposées par la loi américaine et l'absence de toutes conditions dans la loi canadienne est réellement quelque chose d'alarmant.

M. NESBITT: Cette loi de 1901 est-elle encore en vigueur?

L'hon. M EMMERSON: Oui, la loi de 1901 est en vigueur. La compagnie a construit le barrage, et c'est cette compagnie qui en a la concession. Elle porte le nom de St. Lawrence Power Company. Non seulement cela, mais elle détient la concession accordée à M. P. Davis. Maintenant quels sont ceux qui, dans la loi figurent comme fondateurs? Ce sont Michael Patrick Davis, Duncan Byron McTavish, D'Arcy Scott, Robert J. Devlin et William

Hepburn Kerr, tous de la ville d'Ottawa. Ces concessions ont été passées à la compagnie qui, si je suis bien renseigné, est aujourd'hui constituée non par ceux que je viens de nommer mais par des gens qui habitent au sud de la frontière.

Voici la loi:

Loi constituant en corporation la Long-Sault Development Company, et pour autoriser la présente compagnie à construire et à maintenir des barrages, des canaux, des usines d'énergie et des écluses à ou dans le voisinage de l'île du Long-Sault, pour fins d'amélioration de la rivière Saint-Laurent et de développer de la force motrice par le moyen de ces eaux, et pour construire et maintenir un pont et pour manufacturer des denrées utiles.

Les habitants de l'état de New-York représentés au Sénat et au congrès, décrètent comme il suit:

Article 1er: Michael H. Flaherty, Frank S. Smith, Henry H. Warren, Walter F. Willson et John C. Crasper, et toutes personnes qui sont ou pourront être, à l'avenir, associées avec eux, et leurs successeurs sont, par la présente, constitués en corporation sous le nom de Long-Sault Development Company, pour la fin d'ériger, de construire, de maintenir, d'exploiter et d'utiliser dans le fleuve Saint-Laurent, un ou plusieurs barrages, un ou plusieurs canaux, un ou plusieurs réservoirs et une ou plusieurs usines de force motrice et des ouvrages y appartenant, à ou dans le voisinage de l'île du Long-Sault, dans le comté du Saint-Laurent, et d'ériger et de construire une écluse ou des écluses, et des ouvrages leur appartenant, à ou dans le voisinage du même endroit, tous pour le développement de la navigation, de force motrice et d'énergie électrique, et l'amélioration permanente de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent à et en amont et en aval de cet endroit; et aussi de construire et de maintenir un pont sur ou se rattachant à ces ouvrages, et de manufacturer des denrées utiles au moyen de cette force motrice.

2. La présente corporation a le pouvoir:

(1.) D'avoir succession perpétuelle.

(2.) De posséder un sceau commun et de le modifier selon bon plaisir.

(3.) D'acquérir par concession, cadeau, achat, legs ou d'autres moyens légaux, et de retenir telle propriété et d'en disposer selon les nécessités de son but, sous réserve des conditions imposées par la loi.

(4.) De nommer les fonctionnaires ou agents que réclameront ses affaires et de fixer leurs appointements.

(5.) D'établir des règlements non contraires à aucune loi en vigueur pour l'administration de sa propriété, la conduite de ses affaires, le transfert de ses actions et la convocation de ses membres en assemblée.

(6.) D'emprunter de l'argent et de contracter des dettes, en cas de nécessité pour la gestion de ses affaires ou pour l'exercice de ses droits corporatifs, privilèges ou concessions ou pour tout autre but légal en tant que corporation; et elle peut émettre et vendre des obligations et pour toute somme ainsi empruntée, et peut hypothéquer sa propriété et ses concessions pour opérer le remboursement de ces obligations ou de toute dette contractée pour ladite fin, sous réserve des dispositions de l'article deux de la loi sur les sociétés par action.

(7.) La présente corporation a tous les autres pouvoirs, privilèges et franchises qui sont ou pourront être conférés par les lois de l'état de New-York sur les sociétés par actions, autorisées pour les opérations ordinaires de finance.

(8.) La présente corporation a le droit d'ériger, de construire, de maintenir, d'exploiter et d'utiliser en totalité, tels barrages, canaux, réservoirs, portes d'écluses, vannes, coffres, tuyaux, cloisons, canaux d'écluses, culées et autre ouvrages s'y rattachant, qui seront applicables ou utiles aux fins de développement de forces hydrauliques, et d'énergie électrique audit point ou auxdits points, sur ou adjacent à la rive sud du fleuve Saint-Laurent, près de l'île du Long-Sault ou de l'île Barnhart, et sur lesdites îles ou sur l'une ou l'autre et entre ces îles ou l'une ou l'autre d'elles et les rives dudit fleuve et l'île Sheik, (mais à travers la frontière internationale, à moins que le gouvernement du Canada n'y consente) au choix de la présente corporation, et aussi dans et sur la partie dudit fleuve et son lit qui se trouve au sud de la frontière internationale, à ou près de l'île du Long-Sault ou de l'île Barnhart, soit indépendamment ou se rattachant à ces ouvrages qui sont érigés ou qui pourront l'être dans la partie du fleuve et de son lit situés au nord ou sur le côté canadien de la frontière internationale et sur et adjacent à la rive nord dudit fleuve; et d'ériger et de construire, de maintenir, d'exploiter et d'utiliser une usine de force motrice ou des usines de force motrice, et conduites, câbles, fils de fer, isolateurs et autres outillages se rattachant aux ouvrages pour le développement de force et d'énergie électrique; et aussi pour prendre et faire usage des eaux dudit fleuve à ou en amont des points où sont situés ces ouvrages jusqu'à présent autorisés, et de construire et de maintenir sur, au-dessus et en rapport avec ledit barrage ou barrages et autres ouvrages, un pont ou des ponts à travers ou en partie en travers du fleuve Saint-Laurent aves abords à l'usage des piétons, des animaux et des voitures, et d'imposer un péage raisonnable pour le passage, lesdits droits sont accordés sous la condition expresse que ladite corporation paiera une juste indemnité à toutes personnes blessées par l'exercice des droits et privilèges accordés antérieurement et que ladite corporation érigera et construira une écluse ou des écluses, suivant que les Etats-Unis d'Amérique pourront le demander, et fournira de la force et de l'énergie électrique pour le maintien, l'exploitation et l'usage de cette écluse ou de ces écluses, gratuitement, et accomplira remplira et suivra en tout et en partie les conditions et les dispositions de cette loi, et aussi de l'acte du Congrès des Etats-Unis y relatifs, et aussi à la condition que les droits garantis par cette loi ne serviront jamais à gêner ou à obstruer la navigation du fleuve Saint-Laurent, mais qu'au contraire, cette navigation sera maintenue en aussi bon état, sinon meilleur, que l'état actuel, en tenant toujours compte du cours normal de l'eau dans ledit fleuve comme pouvant de temps à autre être nuisible à la navigation.

4. Après que le Congrès des Etats-Unis aura autorisé la construction de digues, d'écluses et de canaux par les présentes autorisée, et après le versement au trésor de l'Etat, par ladite corporation, d'une somme fixe de dix mille dollars, les commissaires du bureau des terres devront, à la demande de ladite corporation, lui accorder le titre et l'intérêt du peuple de l'Etat dans lequel il se trouvera et des terres qui constituent le fond des eaux du Saint-Laurent qui seront couvertes ou occupées par lesdits ouvrages et digues et usines, pourvu cependant, qu'aucune des terres de l'Etat qui peuvent être ainsi cédées à ladite corporation soient confisquées et que le titre fasse retour à l'Etat, à moins que celles-ci ne soient réellement utilisées par ladite corporation et couvertes par ses digues, canaux, réservoirs, portes d'écluses, culées ou autres ouvrages appartenant à cette entreprise ou nécessaires en vue de l'utilisation de ces parties de terrains ainsi utilisées ou couvertes dans l'intervalle de quinze ans, de la transmission mentionnée, par les commissaires du bureau des terres à ladite corporation, sous l'empire de cette loi et en considération du transfert ainsi effectué sous l'empire de ladite loi, de même que pour les droits et privilèges accordés par la loi, ladite corporation, en plus du paiement plus haut cité versera au trésor de l'Etat pour l'année dix-neuf cent dix, la somme exacte de vingt mille dollars. Chaque année, après dix-neuf cent onze, ladite corporation paiera, selon les taux suivants sur la moyenne du montant de chevaux-vapeur électriques qui auront été produits au cours de telle année, sous l'empire de cette loi, c'est-à-dire sur tout montant au-dessus de vingt-cinq mille chevaux-vapeur électriques, sur le pied de soixante-quinze cents chacun; sur tous les montants au-dessus de vingt-cinq mille chevaux-vapeur électriques jusqu'à cent mille chevaux-vapeur électriques sur le pied de cinquante cents chacun; sur tous les montants excédant cent mille chevaux-vapeur électriques, au taux de vingt-cinq cents chacun. Dans le cas où ladite corporation produirait ou développerait de la force hydraulique comme force mécanique sans la changer en énergie électrique, alors pour tant de ladite force hydraulique qui sera produite ou développée, le paiement sera fait selon le taux mentionné plus haut pour les chevaux-vapeur mécaniques.

En déterminant la moyenne du montant de chevaux-vapeur électriques produite et la moyenne de chevaux-vapeur mécaniques produite ou développée en une année quelconque en vue de déterminer le montant à payer à l'Etat, il ne sera compté aucun jour ni aucune heure durant lequel temps ladite compagnie n'aura pas eu ses ouvrages en activité dans le temps total pour lequel telle moyenne doit être déterminée pour servir de moyenne en cette année. En cas que le montant payable aux taux mentionnés ci-haut pour une des années dix-neuf cent dix ou dix-neuf cent onze, se basant sur la somme moyenne de force produite durant telle année, excéderait la somme déterminée plus haut, requise comme paiement de telle année, ladite corporation devra aussi payer l'excédent; et si, en une année quelconque, après dix-neuf cent onze, le montant payable au taux plus haut mentionné est inférieur à vingt-cinq mille dollars, alors ladite corporation paiera pour telle année la somme de vingt-cinq mille dollars à la place du montant qui serait payable le, ou avant le premier jour de février de l'année suivante, et, dans l'intervalle de dix jours avant que le même soit payable, ladite corporation livrera à l'ingénieur de l'Etat et au trésorier de l'Etat un relevé vérifié indiquant la somme moyenne de chevaux-vapeur électriques produite et la somme moyenne de chevaux-vapeur mécaniques produite et non transformée en chevaux-vapeur électriques par ladite corporation, en vertu de l'autorité accordée par la présente pendant l'année finissant le 31e jour de décembre prochain précédent la date de ce relevé. Les livres et autres archives de ladite corporation indiquant la somme de force ainsi produite, ainsi que ses ouvrages et son matériel seront en tout temps ouverts à l'inspection et à l'examen par l'ingénieur de l'Etat dans le but de vérifier ou de discuter la justesse d'aucun de ces relevés.

L'ingénieur de l'Etat peut prescrire la forme des registres que cette corporation devra garder, et la nature des instruments servant à mesurer, des appareils à employer et mode raisonnable de leur exactitude et des méthodes par lesquelles ladite exactitude doit être déterminée. Ladite corporation devra garder ses registres et fournir et employer tels instruments et appareils et les faire vérifier conformément.

Si quelque difficulté surgit relativement au montant payable en aucune année au taux mentionné précédemment, la cour des réclamations aura juridiction pour entendre et régler ces difficultés.

Advenant le cas où ladite corporation ne pourrait payer aucun montant dû à ce sujet dans l'espace de soixante jours après que ce montant est payable tel qu'il est prévu, en outre de tout autre moyen qui peut exister en vertu de la loi, les droits et les privilèges accordés par la présente seront révoqués.

Les versements mentionnés plus haut sont basés sur l'entente que ladite corporation, en vertu de l'autorité de cette loi, soumise seulement au contrôle légal du gouvernement des Etats-Unis, peut faire usage pour les fins spécifiées et aux endroits mentionnés dans la présente, de toutes les eaux du fleuve Saint-Laurent sur la rive sud de la frontière; mais au cas où ladite corporation serait en aucun temps obligée de faire aucun versement au Canada ou à la province de l'Ontario...

Remarquez ceci: la compagnie considère que le Canada et l'Ontario réclameront une indemnité pour l'usage de cette eau.

Advenant le cas où une corporation serait tenue, à une époque quelconque de faire quelque paiement au Dominion canadien ou à la province d'Ontario relativement à l'utilisation faite par ladite corporation d'une partie quelconque des dites eaux dans le but de produire la force motrice ainsi qu'il est prévu en la présente loi, ladite corporation aura droit à une revision équitable du taux du dédommagement à être payé à l'Etat à l'égard de la partie desdites eaux du chef de l'utilisation desquelles ladite corporation sera tenue d'effectuer tel paiement au dit Dominion ou à ladite province.

On prévoit que le Canada et la province d'Ontario feront payer le droit d'utiliser

M. EMMERSON.

ces eaux. Ce sont nos eaux aussi bien que les leurs qu'il s'agit de donner, et c'est l'état de New-York que l'on paiera. Cet état fait montre d'assez de justice pour dire dans sa loi qu'il compte que le Canada s'occupera de ses propres intérêts, et qu'il sera effectué un remaniement équitable.

Cette revision sera effectuée par des arbitres dont l'un sera nommé par ladite corporation et un autre par le gouverneur de l'Etat dans les trente jours après qu'il aura reçu avis de cette nomination par ladite corporation, et au cas de désaccord entre les deux arbitres, ceux-ci en désigneront un troisième. La décision des arbitres ou du tiers arbitre sera couchée par écrit, en double, une copie devant être remise au trésorier de l'Etat, et l'autre à ladite corporation; cette décision sera finale et obligatoire pour les deux parties, et à compter de la date qui y sera fixée, les paiements s'effectueront selon qu'il y sera prescrit, mais en attendant cette décision, les paiements s'effectueront pour chaque année d'après les taux susdits.

5. Ladite corporation peut, à toute époque, avec le consentement des porteurs d'au moins les deux tiers de son capital-actions alors émis, donné par écrit ou à une assemblée desdits actionnaires régulièrement convoquée à cette fin, vendre ou céder la totalité ou une partie quelconque de ses biens et de son actif, ainsi que les privilèges et les droits qui s'y rattachent, aux conditions et prescriptions de la présente loi.

6. Ladite corporation est créée à perpétuité.

7. Le capital de ladite corporation est d'un million de dollars, réparti en dix mille actions dont la valeur nominale respective est de cent dollars; mais ladite corporation ne peut commencer ses opérations avant que soient souscrits et payés en expèces deux cent cinquante mille dollars, valeur nominale, du capital-actions, ni avant que soit versé au trésorier de l'Etat le montant de la taxe d'organisation prévue par les lois générales de l'état de New-York; et chaque fois que sera augmenté ledit capital-actions, la taxe sur telle augmentation devra également être acquittée.

8. Le nombre des directeurs de ladite corporation sera de cinq. Lesdits directeurs resteront en fonction pendant une année à compter de leur élection et jusqu'à ce que leurs successeurs soient élus et pourvus des qualités requises. Michael H. Flaherty, Frank S. Smith, Henry H. Warren, Walter F. Wilson et John C. Crasper seront les directeurs de ladite corporation pour la première année et jusqu'à ce que leurs successeurs soient élus et munis des pouvoirs requis. La première élection aura lieu le premier lundi qui suivra le troisième jeudi de février mil neuf cent huit. Il sera pourvu à toute vacance survenant dans le bureau de direction avant la première élection par le vote des directeurs restants. Le nombre des directeurs peut être augmenté conformément aux dispositions de la loi.

9. Ladite corporation devra commencer la construction de son barrage en conformité de la présente loi dans un délai d'un an après que le congrès des Etats-Unis aura autorisé la construction des barrages, écluses et canaux par la présente loi autorisés, et advenant le cas où cette construction ne serait pas ainsi commencée, les concessions, droits et privilèges par la présente loi accordés se trouveront frappés de déchéance.

10. La présente loi, ainsi que les clauses, conditions et prescriptions qu'elle comporte, s'appliquent aux successeurs et aux ayants droit des membres de la corporation mentionnés au premier article de la présente loi.

11. La présente loi entre immédiatement en vigueur.

La législature de l'état de New-York confère certains pouvoirs à la compagnie; nous avons fait de même. Il se peut qu'une compagnie nouvelle vienne à s'emparer de tous ces pouvoirs, de toutes ces eaux et de toute la force hydraulique, et je crains que cette compagnie ne soit pas une compagnie canadienne, mais plutôt une corporation américaine composée de puissants capitalistes des Etats-Unis. Il est vrai qu'aux termes de notre loi de tels pouvoirs ne peuvent être exercés sur le Saint-Laurent, pas même par une compagnie autorisée par ce Parlement, à moins que les plans n'aient été déposés au ministère des Travaux publics et par lui approuvés. Je crois que l'on a déjà rempli cette formalité à l'égard des travaux que la St. Lawrence Power Company a fait exécuter. Je présume que lorsqu'elle voudra exercer les pouvoirs qu'elle tient à exercer, il lui sera loisible de se prévaloir de cette loi pour soumettre de nouveaux plans au ministère des Travaux publics; et si ce dernier les approuve, elle pourra compléter un système qui lui donnera la haute main sur la force hydraulique du Saint-Laurent et lui permettra de tenir à sa merci les habitants des bords du fleuve et d'un rayon considérable.

Tout compte tenu de ce qu'elle implique et semble impliquer—et on ne sait pas à l'heure actuelle tout ce qu'elle implique—cette mesure législative me paraît être telle, que le comité a toute raison de se demander s'il ne convient pas de recueillir de plus amples informations, de se mieux renseigner sur les intentions de la compagnie, afin de savoir si la fusion en est projetée. La législature de l'état de New-York, il est vrai, n'était pas en mesure d'autoriser cette compagnie à exercer tous les droits qu'elle voudrait. Cette dernière doit s'adresser au congrès américain, à l'autorité fédérale; au Canada, elle veut faire voter un projet de loi. Nous avons déjà légiféré à cet égard. Dans tous les cas qui relèvent des attributions générales du ministère des Travaux publics, nous laissons ce ministère libre d'approuver l'octroi d'une concession comportant en réalité l'exercice de tous pouvoirs que nous pouvons avoir conférés à une compagnie quelconque.

En l'absence d'autres raisons, celles-ci suffiraient à me faire combattre le projet de loi. Je n'aimerais pas qu'une question de cette nature fît surgir de différends entre la province d'Ontario et le gouvernement fédé-

ral. Cela n'est pas utile. Il s'agit ici d'une question qui a le pas sur celle des droits des provinces et du gouvernement fédéral, il s'agit d'un problème qui touche aux droits des citoyens du Canada, d'un problème dont la solution peut être avantageuse ou préjudiciable à notre commerce et à notre industrie; et s'il existe des dangers, s'il y a lieu de caresser quelque espoir, il est assurément de notre devoir d'écarter les dangers et de faire en sorte que soit comblée l'attente du peuple canadien.

M. ROBB: L'état de New-York a-t-il le droit d'aliéner les chutes d'eau du Saint-Laurent qui relèvent de cet état?

L'hon. M. EMMERSON: La législature de l'état de New-York a exercé des droits que lui confère la constitution américaine; l'état étant propriétaire du lit du Saint-Laurent au sud de la frontière, il s'est prévalu de sa qualité de propriétaire et a exercé le droit que lui donne la loi en conférant de tels pouvoirs à cette compagnie. Le congrès des Etats-Unis est maître de la navigation et des cours deau au point de vue international; il ne permettrait pas l'exercice de tels pouvoirs sans avoir approuvé et complété par une loi la législation de l'état de New-York.

M. ROBERT SMITH: L'honorable député prétend-il qu'à la faveur de l'autorisation de la législature de l'état de New-York et de celle du gouvernement des Etats-Unis, cette compagnie pourrait établir un barrage sur le Saint-Laurent, au sud de la frontière, sans le consentement du Canada?

L'hon. M. EMMERSON: Bien que cette question ne se rattache pas au projet de loi à l'étude, je n'hésite pas à affirmer qu'en ce qui concerne les voies navigables et les eaux internationales, il faudrait d'abord obtenir le consentement du Canada. Mais je prétends que cette compagnie ne peut nous causer de préjudice à la faveur des lois qu'elle a déjà fait voter ou qu'elle pourra faire voter aux Etats-Unis. Ces lois sont tout au plus susceptibles de constituer une menace ou un danger, selon que nous légiférerons ici et selon l'attitude que prendra le gouvernement fédéral.

Mais il ne convient pas de faire peser toute la responsabilité sur le Gouvernement; en tant que législateurs, nous devons en assumer notre part. Puisqu'il nous est arrivé de conférer des pouvoirs qui, dans notre pensée, ne devaient pas avoir une portée aussi grande, il me semble qu'à cette heure où nous sommes invités à ajouter à ces pouvoirs, nous devrions faire montre de fermeté et affirmer qu'à moins d'une entente complète quant à la manière dont on les exercera, ces pouvoirs additionnels ne pourront être conférés.

M. HUGHES: La législature fédérale des Etats-Unis ne met-elle pas comme condition à l'établissement d'un barrage l'obtention d'une autorisation semblable de la part du Canada?

L'hon. M. EMMERSON: Ce qui a trait à ce sujet se trouve dans le bill dont j'ai donné lecture.

M. BLAIN: Quand ce projet de loi fut déposé, il est évident qu'on le considérait comme anodin; mais l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) admet maintenant que plusieurs questions importantes ont surgi au cours du débat qui ne s'étaient pas soulevées devant le comité des bills d'intérêt privé. Le projet de loi que nous discutons en ce moment est une deuxième réimpression, ce qui démontre clairement que le comité a jugé nécessaire d'en élaguer une foule de choses demandées par la compagnie; et partant, la Chambre doit l'étudier avec le plus grand soin.

Nos adversaires voudraient faire croire que la commission hydro-électrique d'Ontario n'entend fournir de l'énergie que dans l'ouest de la province; je leur conseille de lire le quatrième rapport de la commission: ils y verront que dans la vallée du Saint-Laurent (l'est d'Ontario), la commission se prépare à fournir de l'énergie à six municipalités, à treize dans la partie centrale de la vallée de l'Ottawa, et à sept dans le haut de la vallée de l'Ottawa.

Bien que jusqu'à présent la commission hydro-électrique et le gouvernement d'Ontario aient consacré leurs efforts à l'exploitation des chutes du Niagara, il ne faut pas oublier qu'ils se proposent d'étendre leurs opérations à toutes les parties de la province au profit du public.

L'honorable député du Nouveau-Brunswick (M. Carvell) voudrait que la commission et le gouvernement d'Ontario obligeassent les municipalités à acheter l'énergie de la commission, mais je lui ferai observer que la question doit être soumise aux électeurs des municipalités avant que ces dernières aient droit de recevoir de l'énergie de la commission. Comme on le voit, tout est laissé aux municipalités elles-mêmes.

Mon honorable ami a parlé de monopoleurs. Il ne faut pas oublier qu'il y a deux sortes de monopoleurs: ceux qui sont constamment en instance auprès du Parlement pour mettre la main sur des ressources publiques et les exploiter à leur profit, et ceux —les ministres d'Ontario sont de ce nombre —qui cherchent à exploiter et développer la force hydraulique dans l'intérêt de la population de toute la province sans aucune intention d'en retirer un profit personnel.

Que les députés de la droite me permettent de leur dire que c'est là le principal article du programme du gouvernement d'Ontario. La législature se compose de cent sept députés, et bien que le ministre ait une

forte majorité, il y a cependant une minorité active et entreprenante sous la direction d'un chef habile; or, pas un seul membre de la minorité n'a osé dire un seul mot contre le maintien de la commission des forces hydro-électriques et ses démarches pour le bien de la population d'Ontario. Dans la législature, on a un peu critiqué les détails du projet, mais on n'a pas combattu le principe sur lequel il repose.

Je rappellerai aussi à nos collègues de la droite qu'une élection générale a eu lieu dans la province depuis que le gouvernement d'Ontario a eu le courage d'adopter cet article de son programme, et que le peuple l'a maintenu au pouvoir par une majorité écrasante. Je prétends donc qu'on devrait prendre l'avis du gouvernement provincial en ces matières, et cette observation s'applique non seulement dans le cas d'Ontario, mais aussi dans le cas des gouvernements de toutes les autres provinces qui désirent vivement défendre leur autonomie. Jadis les libéraux se disaient les grands défenseurs de l'autonomie des provinces, mais nous avons moins entendu émettre cette prétention depuis qu'ils sont devenus tout-puissants à Ottawa.

Quoi qu'il en soit, je ne veux pas ramener cette question sur le tapis. Ce que je désire faire observer, c'est qu'il est grandement temps que le Dominion et les provinces s'entendent pour protéger les droits du public, tant provinciaux que fédéraux, et pour les protéger non dans l'intérêt de ceux qui viennent de temps à autre à Ottawa solliciter des chartes afin de pouvoir les vendre. Toutes ces questions devraient être attentivement étudiées non seulement par le gouvernement fédéral. mais par le gouvernement fédéral de concert avec les gouvernements provinciaux, afin que la Chambre et ses comités ne soient pas constamment occupés à discuter inutilement sur les droits respectifs des provinces et du Dominion. On devrait insérer dans tous ces bills un article décrétant qu'aucune charte accordée par le Parlement fédéral ne sera vendue sans l'autorisation du Gouverneur en conseil. Cela mettrait fin à la vente et au brocantage des chartes. Mais si nous laissons adopter des projets de loi comme celui-ci, nous encourageons ce trafic qui se continuera. Je désire protester avec tout l'énergie possible contre la concession de ces importants privilèges sans qu'on prenne toutes les précautions pour protéger le public.

M. CARVELL: Je ne crois pas que mon honorable ami, dont les discours sont d'ordinaire très logiques, ait eu ce soir l'intention de sortir des bornes d'une discussion légitime; néanmoins, il saute aux yeux que son raisonnement a eu pour résultat de nous faire perdre une heure et demie à discuter le fond de la question relative aux chutes du Long-Sault, question dont la commission des chemins de fer est actuellement saisie. Il ne s'agit pas de la construction d'un barrage en travers du Saint-Laurent. Le bill n'a pas trait à cette entreprise. Les promoteurs ne demandent que l'autorisation de construire une ligne de transmission. Ils n'ont pas pu dire qu'ils obtiendront leur force motrice de la la compagnie de force du Saint-Laurent. Ils se la procureront peut-être du canal de Beauharnois ou de n'importe quel autre endroit. Ils ne sollicitent que le privilège de fournir la force motrice aux municipalités échelonnées sur les bords du Saint-Laurent.

M. J. D. REID: Ils ont déclaré devant le comité des bills d'intérêt privé qu'ils obtiendraient leur force motrice de la compagnie de force du Saint-Laurent.

M. CARVELL: Je ne puis pas remédier à ce qui s'est dit dans ce comité, mais j'apprendrai au représentant de Victoria-et-Haliburton (M. S. Hughes) que je n'ai pas reçu et que je ne m'attends pas à recevoir une part des $2,000,000 qui, dit-on, ont été mis de côté pour lancer l'entreprise. Je ne fais pas partie du comité des bills d'intérêt privé et j'accepte ce projet de loi tel que ce comité l'a renvoyé à la Chambre qui le délibère en ce moment.

Le représentant de Peel (M. Blain) n'a pas saisi la perche que lui tendait le député de Westmoreland qui a accompli de véritables exploits. Celui-ci a voulu détourner l'attention du comité de l'objet réel de la discussion et la diriger sur le projet du Long-Sault. Le représentant de Peel s'est occupé de la commission hydro-électrique qui, en fin de compte, est la clef de toute l'affaire. Il s'agit de savoir si la population d'Ontario obtiendra de l'énergie électrique d'une autre source que de la commission.

Je désire parler un instant de la loi citée par le représentant de Westmoreland, de la loi de 1901. Mon honorable ami a dit qu'il tenait d'une personne faisant quelque peu autorité que l'intention était de rattacher la compagnie de force du Saint-Laurent, créée en 1901, à la présente compagnie. J'ai lu cette loi assez attentivement et je constate que l'article 8 dispose que:

La compagnie pourra produire, utiliser, fournir et en disposer, de l'électricité, de l'eau et du gaz, et de la force hydraulique ou autre, au moyen de fils métalliques, câbles, conduites, machines et autres appareils et construire, entretenir et faire fonctionner des usines pour leur production, vente et distribution pour les fins susdites.

Et l'article 13:

Les pouvoirs conférés par le présent acte seront périmés, nuls et de nul effet, à moins que des usines de la compagnie capables de produire au moins mille chevaux-vapeur ne soient terminées dans les trois ans de la sanc-

tion du présent acte, nonobstant ce que contient tout autre acte du parlement.

Le représentant de Stormont (M. Smith), qui doit parler en connaissance de cause, puisqu'il représente la circonscription la plus intéressée, déclare que cette compagnie n'a jamais dépensé un sou, pour ériger un barrage ni créer de forces hydrauliques.

M. ROBERT SMITH: Si l'honorable député me le permet...

M. CARVELL: Elle a, il est vrai, construit une usine génératrice le long du canal de Cornwall et elle prend à bail les eaux fournies par l'Etat, mais elle n'a jamais produit une livre d'eau qui aurait pu créer de l'électricité. Elle n'a rien fait si ce n'est de construire un appareil muni de roues et de machines et elle a employé l'eau du canal.

M. R. L. BORDEN: L'honorable député dit-il que tous les pouvoirs conférés par la loi de 1901 sont devenus radicalement nuls?

M. CARVELL: S'il faut ajouter foi à la déclaration du représentant de Stormont (M. Smith), cette loi de 1901 est de nul effet.

M. R. L. BORDEN: Mais je crois pourtant que cette compagnie fournit actuellement de la force motrice à l'Etat.

M. CARVELL: Non pas aux termes de cette loi.

M. R. L. BORDEN: De quelle loi, alors?

M. CARVELL: Elle ne s'est pas conformée aux exigences de l'article 13.

M. R. L. BORDEN: Il s'ensuit que tous ses pouvoirs sont périmés et de nul effet. Je désire faire observer à l'honorable député que cela ne me paraît pas compatible avec l'état de choses qui existe dans le moment, parce que la compagnie fournit actuellement de la force motrice à l'Etat, ce qu'elle n'est pas autorisée à faire, si ce n'est par la loi de 1901. Par conséquent, je puis difficilement inférer que tous les pouvoirs qui lui ont été accordés sont de nul effet, puisque l'Etat est lié à cette compagnie par une convention.

M. CARVELL: D'après mon interprétation de cet artilce, la compagnie ne s'est pas conformée à ses exigences:

Les pouvoirs conférés par le présent acte seront périmés, nuls et de nul effet, à moins que des usines de la compagnie capables de produire au moins mille chevaux-vapeur ne soient terminées dans les trois ans de la sanction du présent acte, nonobstant ce que contient tout autre acte du parlement.

Elle ne s'est pas conformée à ces constitutions-là. Toutefois, je ne crois pas que cela tire à conséquence.

M. CARVELL

M. ROBERT SMITH: Il n'y a aucun doute que la compagnie s'est conformée à cette loi. L'intention était de l'obliger à construire une usine génératrice, ce qui implique l'ouverture d'une tranchée à travers la berge afin d'amener l'eau du canal à l'usine, et la construction d'un coursier pour laisser l'eau s'écouler dans le fleuve après qu'elle a frappé les roues hydrauliques. On avait aussi l'intention de mettre à exécution ce qu'on appelait le projet du ruisseau Hoople. Ce projet consistait à creuser un canal de l'usine jusqu'à environ 10 milles dans l'intérieur et à amener l'un des rapides du Sault dans le canal de Hoople. Cette partie de l'entreprise n'a pas été mise à exécution.

M. CARVELL: J'étais sur le point de dire que, d'après ma manière de voir, peu importe que les droits accordés par cette loi soient nuls et de nul effet, parce qu'il n'y a dans le présent bill aucune preuve qu'on ait l'intention de rattacher cette entreprise à celle de la présente compagnie.

Je désire en venir au raisonnement du député de Westmoreland. Supposons que le présent bill décrète que la compagnie qui demande à être constituée en corporation pourra faire un traité avec la compagnie de force du Saint-Laurent et aura le droit d'acheter de l'électricité; bien plus, supposons qu'il l'autorise à se fusionner avec la compagnie créée par la législature de l'état de New-York et à endiguer, disons, tout le Saint-Laurent, en quoi la population d'Ontario aurait-elle à souffrir de la mise à exécution du projet énoncé dans le bill? En quoi les habitants de n'importe quelle partie du Canada seraient-ils lésés? Peu m'importe que vous admettiez que nous ferons venir de l'électricité de l'état de New-York dans les provinces d'Ontario et de Québec, pour la distribuer à Montréal, à Prescott, à Brockville, à Kingston et à d'autres endroits du haut et du bas du Saint-Laurent; quelqu'un d'Ontario aura-t-il à en souffrir. Il se peut que je ne saisisse pas le sens des paroles du représentant de Westmoreland.

L'article 12 du projet de loi interdit l'exportation de l'électricité. La compagnie n'est autorisé qu'à acquérir et à distribuer de l'électricité. Peu m'importe qu'elle l'achète de la compagnie de New-York, de la compagnie du Saint-Laurent, ou qu'elle soit tenue de se rendre au canal de Beauharnois pour se la procurer. Les riverains du Saint-Laurent ont besoin d'énergie électrique et cette compagnie a besoin de force motrice pour transmettre l'électricité. On dit que si l'ancienne compagnie existe encore, elle peut transmettre la force motrice aux termes de l'article 8. Je suis d'avis que le représentant d'Ontario-nord (M. S. Sharpe) a raison de dire qu'elle serait tenue d'obtenir le consentement des municipalités avant de traverser leur territoire. Aux termes du présent bill, nous avons re-

cours au moyen moderne fourni dans bon nombre de cas par le comité des chemins de fer, et nous demandons que les entreprises que le bill autorise soient entièrement régies par la commission des chemins de fer.

Si la compagnie veut passer dans une municipalité, elle devra s'adresser à cette municipalité pour faire un commerce; si elle ne le peut pas, alors la commission des chemins de fer a le droit de dicter les conditions auxquelles la compagnie pourra passer. Mettons de côté la proposition du Long-Sault que mon honorable ami de Westmoreland fait intervenir si habilement; écartons-nous de l'idée que nous allons exporter de l'électricité; oublions aussi qu'en vertu de ce bill nous allons produire de l'électricité; ces choses ne sont pas dans le bill. Ce bill n'est que pour constituer une compagnie qui achètera de l'électricité là où elle pourra en obtenir, et la distribuera à la population sur les bords du Saint-Laurent, qui en a grandement besoin. Je crois que les honorables membres de la gauche s'éloignent beaucoup du sujet lorsqu'ils soulèvent des propositions comme celles de mon honorable ami de Westmoreland, à moins qu'ils ne se placent sur le terrain de mon honorable ami (M. Blain) qui est tout juste.

L'hon. M. EMMERSON: Je désire poser une question. L'honorable député (M. Carvell) ne connaissant pas la topographie du pays, toutes les chutes d'eau seraient du côté américain et c'est la raison pour laquelle cette compagnie de transmission veut importer de l'énergie—énergie qui sera produite entièrement du côté américain?

M. CARVELL: Raison de plus pour adopter ce bill. Si vous ne pouvez produire cette énergie sur le côté canadien, allez-vous en priver les habitants sur la rive canadienne du Saint-Laurent parce qu'ils devront l'importer?

M. HUGHES: Si le but est de construire un barrage.

M. CARVELL: Je dis que si l'honorable député de Westmoreland a raison—je crois cependant qu'il se trompe—et que nous ne pouvons pas créer de l'énergie sur le côté canadien, cela rend ce bill d'autant plus nécessaire.

L'hon. M. EMMERSON: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'en raison de la topographie du pays les travaux projetés auront pour effet de placer sur le côté américain le développement des forces hydrauliques. Je me rappelle il y a un an, lorsque j'étais à Masséna, qui est tout près des rapides du Long-Sault, on me fit remarquer qu'en vertu de la loi, les habitants de ce côté de la frontière recevraient tous les avantages du barrage projeté du Saint-Laurent et on m'a dit aussi que nous devrions avoir l'œil ouvert.

M. CARVELL: Mon honorable ami admet maintenant qu'on ne peut pas développer la chute sur le côté canadien. Si c'est vrai, pourquoi les habitants des rives du Saint-Laurent sur le côté canadien n'auraient-ils pas le droit de s'en servir?

L'hon. M. EMMERSON: Cette compagnie n'a pas l'intention de faire cela.

M. CARVELL: Naturellement. Cette compagnie veut transmettre de l'énergie. J'arrive maintenant à mon honorable ami de Peel (M. Blain). Je dis qu'il est conséquent. Il ne cherche pas à détourner la question comme mon honorable ami (M. Emmerson). Il vient comme un homme avouer que la commission hydro-électrique d'Ontario se propose—d'ici cent ans, je suppose—d'exploiter les chutes d'eau et d'en distribuer l'énergie, et conséquemment qu'on ne devrait permettre à aucune autre compagnie de le faire aussi; que le peuple se passe de cette énergie jusqu'à ce que la commission hydro-électrique soit prête à la leur donner.

M. BLAIN: L'honorable député (M. Carvell) oublie les rapports de la commission hydro-électrique qui sont en circulation.

M. CARVELL: Ce n'est pas la première fois qu'un prospectus fait des promesses qui ne sont pas remplies. Je dirai à mon honorable ami de Lambton-est (M. Armstrong) que tous ces prospectus offrant de l'énergie à $20 ou $21 à Galt et Stratford, se rapportent seulement au prix à une station centrale. Je vais en donner deux exemples. Chez nous, ou plutôt de l'autre côté de la frontière, dans l'état du Maine, dans la ville de Halton, on achète de l'électricité à 2 cents et demi le kilowatt-heure mais le peuple la paie 10 cents. La différence paie le coût de distribution. Dans les villes de Perth et Andover, dans le comté de Victoria (N.-B.), l'électricité coûte 04c à la station et 10c au consommateur. Le prix de l'électricité à la station n'est pas le prix que paie le consommateur.

M. BLAIN: L'honorable député ne sait-il pas que le public connaissant ces choses s'est déclaré fortement en faveur de la commission hydro-électrique.

M. CONMEE: Le public a été trompé.

M. BLAIN: La population de Fort-William n'a pas été trompée.

M. CARVELL: Pendant que mes deux honorables amis se disputeront à ce sujet je reviendrai au bill. Son but, comme je l'ai dit, est de distribuer de l'électricité et d'en donner l'avantage au public. Je prétends que ce bill ne devrait pas être renvoyé au comité, et ne devrait pas être sou-

mis à la décision de la province d'Ontario, car, ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de Stormont (M. Robert Smith), si l'on insère une condition de ce genre dans le bill, le gouvernement d'Ontario trouvera le moyen d'arrêter l'entreprise.

M. ARMSTRONG: L'honorable député croit-il que l'état de New-York est en droit de demander et de recevoir des chutes du Long-Sault les sommes considérables qu'il recevra chaque année, et que la province d'Ontario n'en reçoive aucune rémunération?

M. CARVELL: Le bill met comme condition que les prix de l'énergie qui sera distribuée seront fixés par la commission des chemins de fer du Canada. Si vous exigez une prime considérable le public devra payer beaucoup plus cher pour l'énergie; si vous n'exigez pas cette prime, le prix de l'énergie sera moindre.

M. CONMEE: Je veux appeler l'attention du comité sur ce qu'ont dit les honorables députés de Westmoreland et de Carleton (N.-B.). J'ai compris qu'en ce qui regarde l'état de New-York auquel il a fait allusion, l'honorable député de Carleton approuvait le bill. Je voudrais savoir si tel est le cas. L'approuverait-il, si la législature d'Ontario ou le Parlement fédéral l'adoptait? L'honorable député voudra-t-il me répondre?

L'hon. M. EMMERSON: Je ne crois pas que l'on puisse déduire de mes paroles que j'approuve ou que je désapprouve. Si nous accordons ces pouvoirs à une compagnie privée, j'approuve l'état de New-York de lui imposer des obligations. Cette compagnie ne fera rien pour les beaux yeux du public; elle ne demande ces pouvoirs aux législatures que pour servir ses propres intérêts. Elle veut en retirer des profits, et je crois que la province et le Parlement fédéral devraient lui imposer des obligations.

M. CONMEE: Mon honorable ami a cité un bill qu'il approuve jusqu'à un certain point; ses paroles sont dans le hansard. Je ne crois pas que ni lui ni aucun autre membre de cette Chambre puissent approuver ce bill. Entre ce bill ou ceux que nous votons tous les jours, et celui que nous discutons en ce moment, il ne peut y avoir de comparaison au point de vue de l'intérêt du public. En vertu de ce bill l'état de New-York retire environ $30,000, et un léger pour-cent par force hydraulique par année. Il n'y a pas un mot dans le bill qui protège la population de l'état de New-York quant aux prix, aux heures ou aux conditions du service. Dans cet état on enlève à la population l'énergie pour une somme dérisoire et on la donne à une compagnie particulière. Lorsque nous insérons dans ce bill la condition que la commission des chemins de fer, le tribunal élevé que le Gouvernement a établi pour la protection des intérêts particuliers contre les compagnies de chemins de fer et autres, réglementera les prix de l'énergie, vous faites une chose qui conservera au public les avantages de cette énergie. Il n'y a pas de comparaison entre ce projet de loi et celle de l'état de New-York.

M. BLAIN: Mon honorable ami dit-il que la compagnie de l'état de New-York a le droit de fixer ses propres prix? La compagnie dont mon honorable ami parle n'a pas ce droit; les prix sont fixés en vertu d'une loi générale de l'état de New-York. Mon honorable ami sait très bien cela.

M. CONMEE: Ce n'est pas absolument cela; à moins que la chose ait été faite tout récemment.

Je sais que, dans un rapport rédigé il y a quelques années par le président des Etats-Unis, où il est dit que c'était le point faible de la législation des divers états de l'Union, ces privilèges devraient être protégés par le pouvoir fédéral, et c'est pour cette raison qu'il a refusé d'approuver le bill de la Ontario and Minnesota Power Company qui était un bill fédéral.

J'indiquerai à l'honorable député de Peel (M. Blain) là où lui et d'autres honorables membres ne sont pas conséquents. Nous avons eu aujourd'hui un bill qui a été beaucoup critiqué parce qu'il exigeait la vente du surplus de l'électricité dans le cas d'un chemin de fer. On a critiqué ce bill pendant plusieurs heures, et dès qu'il fut adopté, l'honorable député en a fait adopter un autre sur lequel apparaissait le nom d'un homme éminent qui est le chef de l'opposition au Sénat (M. Lougheed), un bill relatif à l'exploitation d'un canal, dans lequel sont contenus tous les pouvoirs auxquels s'opposent mes honorables amis dans le bill en discussion.

J'ai ici le texte d'une loi, qui est le chapitre 128 des Statuts, lequel autorise la compagnie du canal maritime de Saint-Clair et Erié. Nos collègues ont passé toute l'après-midi à critiquer un bill dans lequel sont contenus les mêmes pouvoirs; ils ont voté pour ce bill qui donne pouvoir de vendre dans la province d'Ontario de l'énergie produite sur les bords de la rivière et du lac Saint-Clair, et d'exercer tous les pouvoirs auxquels ils s'opposent maintenant.

M. HUGHES: Ce bill donne-t-il à cette compagnie le pouvoir d'accaparer la chute d'eau de la rivière Saint-Clair?

M. CONMEE: Je ne puis répondre à cette question. Le bill donne le pouvoir de produire de l'électricité sur la rivière

Saint-Clair, de la vendre et de la distribuer.

M. SPROULE: Comment peut-on obtenir une chute d'eau dans un canal où il n'y a que deux écluses, une au commencement et l'autre à la fin, et où il n'y a pas de cascade?

M. CONMEE: Mon honorable ami connaît bien peu de choses en fait de force hydraulique, car il ne poserait pas cette question.

Quand vous avez un lac tel que le lac Saint-Clair comme source d'approvisionnement, et que vous avez le droit d'établir une conduite, votre capacité de production n'a pas d'autre limite que celle du lac même. Or, si ces honorables membres de la droite ont pour règle de faire adopter tout projet de loi présenté par un de leurs amis, quelle que soit l'importance des privilèges qu'il confère, tandis que d'autre part les projets de loi soumis par d'autres doivent être soumis à la commission hydro-électrique, je déclare qu'une telle règle n'est pas approuvable dans l'intérêt du Dominion, ni dans l'intérêt de la province d'Ontario.

M. STEWART: L'honorable député de Carleton (N.-B) (M. Carvell) affirme que les membres de la gauche méritent des reproches pour avoir prétendu qu'il est d'intérêt public que la ligne soit construite par l'initiative privée. S'il prend sur lui de soumettre la question aux contribuables d'une municipalité et s'efforce de les convaincre qu'ils seront l'objet d'un traitement plus favorable de la part d'une compagnie particulière que de la part de la commission hydro-électrique, il sera déçu dans son attente. Dans la ville d'Hamilton, où nous avons les producteurs d'énergie électrique les plus importants de la province, la question a été soumise à trois ou quatre reprises, et invariablement la décision a été en faveur du régime de la commission. L'honorable député a ajouté que l'énergie coûterait $75 par cheval-vapeur prise aux usines de la commission hydro-électrique. Il n'a aucune preuve à l'appui de cette assertion; c'est de l'imagination pure et simple de sa part; son chiffre est à peu près trois fois plus élevé que la réalité. Dans la ville d'Hamilton, notre contrat fixe un prix de $17.92 par cheval-vapeur. L'énergie électrique coûte $9.42 aux chutes et la somme de $8.52 représente les frais d'établissement de la conduite principale, la perte pendant la transmission, les frais d'installation de l'outillage dans la ville, et autres frais nécessités par la distribution de la force au moteur qui l'utilise.

M. CARVELL: Combien les habitants d'Hamilton paient-ils la lumière électrique et jusqu'à quelle heure?

M. STEWART: Les prix sont très variables.

M. CARVELL: Quel est le prix moyen?

M. STEWART: Il existe au moins trois douzaines de prix différents dans la ville d'Hamilton.

M. CARVELL: C'est une question légitime que je pose à l'honorable député: Combien les contribuables paient-ils?

M. STEWART: J'ignore comment ils établissent leur tarif, mais je paie à peu près $30 par année pour l'éclairage de ma maison, et c'est un prix très élevé, à mon avis. Le cheval-vapeur me coûte aujourd'hui dans Hamilton $35 par jour et je ne l'utilise que huit heures. Si cette force motrice m'était fournie par la commission hydro-électrique, elle me coûterait $17.92, et cela pour huit heures, tandis que sous le régime actuel il me faut payer $35 pour huit heures également. Nous avons durant dix ans payé $85 par lampe pour l'éclairage de nos rues dans la ville d'Hamilton, qui prétend être le centre par excellence de la production électrique dans le Dominion. Depuis l'établissement de la commission hydro-électrique, cet éclairage ne nous coûte plus que $47.50 par lampe.

M. CARVELL: Je tiens à dire à l'honorable député que dans ma ville, dont l'éclairage est confié à une compagnie particulière, nous ne payons que $35 par lampe par année.

M. STEWART: Je ne connais rien de votre service; mais je sais que du fait de la commission hydro-électrique le prix des lumières a été réduit de $85 à $47.50. Nous avons payé des prix variant de $35 à $40 par force de cheval. La compagnie Cataract Power nous a offert la force motrice au prix de $16 par cheval, et à 10 p. 100 de moins que le prix fixé par la commission, quel qu'il fût. Et pourtant, en dépit de tout, les contribuables n'ont pas voulu de l'offre de cette compagnie, mais l'ont rejetée par trois contre un. Sûrement, vous n'allez pas me dire que vous conseilleriez à la population canadienne de se mettre à la merci d'une compagnie particulière et dans le cas de lui payer la force au prix qu'elle exigerait, quand elle est à même d'obtenir la fourniture de cette énergie du gouvernement d'Ontario au prix coûtant.

Ce n'est pas tout, le gouvernement de l'Ontario est à même d'emprunter à un taux d'intérêt inférieur à celui qu'on exigerait d'une compagnie quelconque; et c'est ce qui fait que ce gouvernement est en mesure de fournir de l'énergie à meilleur compte qu'aucune compagnie particulière.

J'ose dire que si vous insériez dans ce projet de loi une disposition obligeant cette compagnie à fournir l'énergie au prix coûtant, vous ne réussiriez pas pour cela à engager les consommateurs à solliciter l'adoption d'une telle mesure. J'ai dit que nous payions $17.92 par cheval; Toronto paye

$18.70 et utilise 10,000 chevaux, tandis que nous n'en utilisons que 1,000. Si nous utilisions 10,000 chevaux comme le fait la ville de Toronto, le prix qu'on exige de nous se trouverait réduit d'à peu près $4. Vous ne sauriez dire, personne ne saurait dire, quel sera le prix exigible à Stratford sans savoir au préalable combien on y utilisera de chevaux Si on y utilisait 500 chevaux, le prix serait d'à peu près $30 ou $29, mais ne dépasserait pas $30 ou $31. Vous ne sauriez prétendre qu'il est possible de fournir à meilleur compte que je ne viens de l'indiquer, car le gouvernement de l'Ontario a emprunté les meilleurs ingénieurs qu'il était possible de se procurer dans le pays pour faire ses évaluations et cotisations, et le prix d'installation de la conduite principale, fils en cuivre et autres fournitures, n'a été que d'un peu plus de la moitié de l'estimation qu'on en avait faite. A l'heure qu'il est, nous obtenons la force au prix de $17.92.

M. CONMEE: Dois-je comprendre que les prix mentionnés par l'honorable député sont ceux que le consommateur doit payer pour la force dans ces différentes villes?

M. STEWART: Le prix que j'ai indiqué est celui que nous payons pour la force. Si la municipalité juge à propos d'exiger une taxe supplémentaire de ses clients, elle peut le faire.

M. CONMEE: Ce que j'ai demandé, c'est si ce prix est celui de la force une fois distribuée ou le prix de la force en gros.

M. STEWART: La force coûte $17.92 livrée au moteur, à tout consommateur dans la ville d'Hamilton.

M. CONMEE: C'est le prix à l'usine centrale?

M. STEWART: Oui.

M. CONMEE: L'honorable député sait-il à combien s'élèveront les frais de distribution au consommateur?

M. STEWART: Le long de l'artère principale qui passe au centre de la ville, la dépense ne s'élèvera pas à plus que cette somme; mais dans le cas de fabriques éloignées, reliées à la conduite principale par des lignes latérales, le prix sera plus élevé. N'en sera-t-il pas de même dans le cas de votre compagnie? La force ne se transmet pas le long des clôtures et des trottoirs; quelle que soit la source d'énergie, il faut une ligne pour opérer la transmission.

M. R. L. BORDEN: Avant que la question soit soumise aux votes, je tiens à dire que si ce projet de loi implique le barrage du Saint-Laurent, la création d'entraves à la navigation, ou un changement possible dans cette grande voie navigable intérieure, c'est une question des plus graves. Je crois que la commisson des voies navigables est en ce moment saisie de l'affaire, et cependant, il paraîtrait, suivant ce qu'a déclaré l'honorable député de Westmoreland, que la question se soulève dans le projet de loi même qui est actuellement en délibération ici. Le député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a fait allusion à l'article 8 de la loi de 1901. Le représentant de Westmoreland et d'autres membres de la députation ont affirmé que cette charte est aujourd'hui entre les mains des promoteurs du présent projet de loi. L'honorable député de Westmoreland, qui a fait allusion à l'article 8, a négligé de citer la partie importante. Je l'indique ci-après, supprimant les mots qui n'ont pas d'importance:

> La compagnie pourra construire des canaux, chutes d'eau dans le fleuve Saint-Laurent ou y contigus, sur son côté nord, à tous endroits à l'est entre le ruisseau Hoople dans le comté de Stormont et l'extrémité est du canal de Soulanges, et construire des barrages, digues en aile, coursiers, conduits et bâtiments s'y rattachant.

Cette disposition autorise le creusement d'un canal, l'aménagement d'une chute, ainsi que l'établissement et l'entretien des installations nécessaires à cette fin.

M. McCOLL: Des barrages sur le Saint-Laurent?

M. R. L. BORDEN: Je vais donner lecture du texte encore une fois:

> La compagnie pourra construire des canaux, chutes d'eau dans la fleuve Saint-Laurent ou y contigus, sur son côté nord, à tous endroits à l'est entre le ruisseau Hoople dans la comté de Stormont, province d'Ontario, et l'extrémité est du canal de Soulanges, et construire des barrages, digues en aile, coursiers, conduits et bâtiments s'y rattachant.

Je crois comprendre que des jurisconsultes très éminents sont d'avis qu'aux termes de cette disposition et de celle contenue dans la mesure votée par la législature de l'état de New-York, on serait à même de construire et de maintenir un barrage à travers le fleuve Saint-Laurent depuis la rive canadienne jusqu'à la rive des Etats-Unis. J'ignore si ces dispositions sont suffisamment amples. Pour être à même de conclure en connaissance de cause, il faudrait au préalable visiter les lieux, et se rendre compte de la portée du texte de loi. Mais il n'est pas douteux que cette prétention puisse se soutenir; elle a déjà été avancée; des juristes l'ont appuyée de l'autorité de leur opinion. S'il en est ainsi, la proposition dont la Chambre est actuellement saisie, et qui est comprise dans le projet de loi en délibération, tend à conférer certains privilèges à la compagnie qu'on voudrait constituer, et qui détient déjà les droits conférés par la loi de 1901, et qui

dès lors, une fois ce projet de loi adopté, se sera assuré toute la législation nécessaire du côté canadien, tandis que la législation requise pour l'autre rive du Saint-Laurent aura déjà été obtenue ou du moins demandée par la compagnie. Dans ces circonstances, il me semble bien que le Gouvernement devrait avoir quelque inquiétude, et que le comité ne devrait pas adopter ce projet de loi tant que le ministère ne sera pas en mesure de faire connaître sa ligne de conduite à cet égard et déclarer si, oui ou non, en vue particulièrement des demandes adressées à la commission des voies navigables, il se propose de sanctionner des mesures législatives qui auraient le même résultat. On a parlé des droits de la province d'Ontario, et certains collègues ont paru disposés à traiter le sujet à la légère. La population de cette province, par l'entremise de son gouvernement, a résolu de se mettre à l'aménagement des chutes d'eau du domaine public et à se charger de la fourniture de force électrique au prix coûtant. De quel droit le Parlement canadien prendrait-il sur lui de conférer à une compagnie des privilèges de nature à contrecarrer l'exécution de ce projet? Y a-t-il quelque raison d'intérêt public qu'on puisse avancer à l'appui d'une telle prétention?

Le peuple d'Ontario ayant décidé par l'entremise de ses législateurs et de son gouvernement qu'il est de l'intérêt public de cette province que les forces hydrauliques de la province d'Ontario soient développées non par des compagnies particulières désireuses de s'enrichir mais par le peuple de la province, afin que toute personne ayant besoin de force motrice dans la province puisse se la procurer au prix de revient, est-ce que le Parlement du Canada devrait prendre sur lui d'adopter une législation de nature à nuire à ce projet? Si une autre province du Canada adoptait le même programme et le mettait à exécution, y a-t-il quelque bonne raison pour que le Parlement du Canada autorise une corporation, créée dans le but de s'enrichir, à nuire au développement d'une ressource publique, proposée par la province elle-même dans l'intérêt du peuple de la province? Et non seulement le bill propose de faire cela, mais de l'avis même de certains membres qui se sont montrés favorables à cette proposition, la province d'Ontario, se verra exproprier de ses terres, des terres dont elle pourrait avoir besoin pour mettre ce projet à exécution, et verra en outre son propre projet de développement contrecarré afin qu'une compagnie particulière puisse faire de l'argent au moyen de l'expropriation de ces terres et en mettant à exécution le plan qui implique cette expropriation.

En supposant que le Parlement du Canada ait ce pouvoir, il ne devrait pas l'exercer Le peuple d'une province quelconque du Canada ayant résolu de mettre à exécution un projet de cette nature, un projet pour le développement de ses propres ressources naturelles dans l'intérêt du peuple de la province ne devrait pas voir ce projet contrecarré de quelque manière que ce soit par une législation de la part du Parlement canadien en faveur de ceux qui cherchent à exploiter ces mêmes forces hydrauliques dans le but d'y faire des profits. Il me semble que le Parlement aurait grand tort d'adopter un pareil programme et cependant, si l'argument des honorables membres est juste en ce qui concerne les pouvoirs du Parlement, tel serait certainement le résultat qui s'ensuivrait. L'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a parlé de l'opportunité d'accorder ces pouvoirs parce que, dit-il, cela pourrait avoir pour résultat de faire produire, du côté américain, de la force motrice qui serait importée au Canada, offrant ainsi aux Canadiens de meilleures occasions de se procurer de la force motrice qu'ils ne pourraient s'en procurer autrement.

En tant qu'il s'agit du développement de la force motrice, soit du côté canadien, soit du côté américain du fleuve Saint-Laurent, il me semble que cela dépendrait beaucoup de l'endroit où le barrage serait construit. Vous pourriez construire un barrage sur le Saint-Laurent à un certain endroit et constater que toute la force motrice se trouverait du côté américain; vous pourriez le construire à un autre endroit, à quelque distance, et constater que cette force motrice serait développée du côté canadien. De sorte que je ne partage pas l'opinion de ceux qui trouvent qu'il est éminemment désirable d'adopter ce projet de loi, vu qu'il aura pour effet de créer aux Etats-Unis la chute d'eau qui devra être formée au moyen de barrage.

M. CARVELL: Mon honorable ami a mal compris mes observations. Je n'ai rien dit de tel. L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) a déclaré que, d'après sa connaissance de l'endroit, la force motrice serait créée du côté américain. J'ai dit: cela est encore plus nécessaire si vous ne pouvez avoir de force motrice du côté canadien.

M. R. L. BORDEN: Je prie mon honorable ami de m'excuser si je l'ai mal compris. C'est ainsi que j'ai compris ses remarques au sujet de la déclaration de l'honorable député de Westmoreland. Il me semble que cette déclaration est une nouvelle raison pour que nous ne soyons pas trop pressés d'adopter ce projet de loi. Si le Saint-Laurent doit être barré pour créer de la force motrice—et sur ce point, d'après mes renseignements actuels, j'aurais des doutes très sérieux—je crois qu'il serait peut-être important que nous en arrivions à une décision quant au meilleur endroit, dans l'intérêt du peuple canadien, où nous devrions construire ce barrage et

développer de la force motrice, et cela pour les raisons que je viens de mentionner.

L'hon. M. PUGSLEY: Si j'ai bien compris mon honorable ami (M. R. L. Borden), sa principale objection au bill est qu'il empiéterait de quelque manière sur les droits de la commission hydro-électrique d'Ontario.

M. R. L. BORDEN: Je n'ai pas dit que c'était là la principale

L'hon. M. PUGSLEY: S'il en était ainsi, cela constituerait une objection sérieuse, en vérité; mais quelqu'un a-t-il affirmé que le gouvernement d'Ontario ou la commission hydro-électrique voulait exploiter cette chute d'eau?

M. TAYLOR: Certainement.

L'hon. M. PUGSLEY: Nul n'a prétendu cela; il n'appert pas au rapport que l'on se propose d'exploiter cette chute d'eau et la réponse complète à cette assertion, c'est que le gouvernement d'Ontario n'est nullement autorisé à exploiter cette chute d'eau. Elle est contenue dans un fleuve navigable, lequel, en vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, est absolument sous la juridiction du Parlement fédéral. Une autre objection sérieuse, c'est qu'il s'agit d'un cours d'eau international et qu'aucune chute d'eau ne saurait y être créée au moyen de la construction d'un barrage, à moins que le barrage ne s'étende d'une rive à l'autre jusque sur le territoire américain, et je ne crois pas qu'une province puisse entreprendre la construction d'un ouvrage qui devra nécessairement s'étendre en dehors des limites de cette province. Donc, pour deux raisons, ni le gouvernement d'Ontario, ni la commission hydro-électrique n'aurait le pouvoir d'entreprendre cet ouvrage, parce qu'il s'agit d'un fleuve navigable, sous la juridiction absolue du Parlement fédéral, et en second lieu, parce que c'est un fleuve international et que pour cette raison la législature d'Ontario ne peu exercer là aucune autorité.

M. SPROULE: Alors, comment a-t-on pu l'avoir à Niagara?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle ne l'a pas. Elle loue d'une compagnie légalement constituée tout à fait distincte de la commission hydro-électrique.

M. HUGHES: Par une charte provinciale?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle a obtenu une charte provinciale, mais si je ne me trompe, on s'est aussi adressé au Parlement fédéral qui l'a confirmée. Mais la raison et la seule raison pour laquelle ils n'ont pu rien faire à cet endroit, c'est qu'ils ont loué le terrain de la commission du parc. Il n'y a pas de barrage aux chutes de Niagara.

M. SPROULE: Comme il s'agit d'un cours d'eau international, le ministre dira que la chute ne peut être exploitée par la province et je demande comment elle l'a fait?

L'hon. M. PUGSLEY: Parce que les usines à cet endroit sont toutes du côté d'Ontario. Ici l'on propose d'ériger un barrage qui devra s'étendre à travers le fleuve afin de développer de la force motrice. A mon avis, la législature d'Ontario ne pourrait autoriser la construction d'un barrage devant se raccorder à un barrage du côté américain, parce qu'il s'agirait d'un seul ouvrage et qu'il serait en dehors de la juridiction de la province d'Ontario. Elle ne pourrait pas non plus autoriser une obstruction dans un cours d'eau navigable. Je ne nie pas que le gouvernement d'Ontario ait construit des ouvrages pour l'exploitation de chutes dans des eaux navigables. Sous ce rapport, je crois—et cela vaut la peine d'attirer l'attention de l'honorable député de Peel (M. Blain) qui insiste si fortement sur les droits provinciaux —sous ce rapport, je crois qu'elle a empiété sur la juridiction du Parlement fédéral et qu'elle a voulu faire ce que, seul, le Parlement fédéral a le droit de faire. Il me semble que je dois attirer l'attention du comité sur le fait que le présent bill n'est pas censé donner l'autorisation d'exploiter des chutes d'eau dans le Saint-Laurent ni ailleurs. Il constitue légalement une compagnie ayant pour but la distribution de l'énergie électrique, et voilà tout.

M. BRODER: Ne croyez-vous pas que le bill devrait dire d'où l'on a l'intention de tirer le courant électrique?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le crois pas. Avant le commencement des travaux, il faudra que les plans soient approuvés par le Gouverneur général en conseil, et le bill n'entrera en vigueur que par proclamation.

M. HUGHES. Le ministre prétend-il qu'il n'est pas proposé ici de développer de la force motrice le long du Saint-Laurent?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas dans ce bill.

M. HUGHES: Lisez le paragraphe 5 de l'article 11.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces pouvoirs d'expropriation sont pour poser les poteaux et tendre des fils métalliques. Il ne s'agit pas du droit d'exploiter des chutes d'eau.

M. HUGHES: Est-ce que la chute d'eau ne doit pas être prise dans le fleuve Saint-Laurent?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce bill ne contient pas un seul mot qui autorise à exploiter une chute d'eau dans le Saint-Laurent.

M. BLAIN: Le ministre ne croit-il pas que la compagnie développera sa force motrice sur le Saint-Laurent ?

L'hon. M. PUGSLEY: Le bill lui permet tout simplement de louer d'une autre compagnie qui pourra développer de la force motrice.

M. BLAIN: Où le ministre croit-il qu'elle puisse prendre sa force motrice?

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis d'opinion qu'elle obtiendra sa force motrice d'une compagnie qui pourra la développer le long du Saint-Laurent. Je ne sais pas s'il en est ainsi, mais je le suppose. Ce bill ne fait que constituer légalement une compagnie de transmission qui sera obligée de conclure des arrangements avec une autre compagnie pour sa force motrice. Le développement de la force motrice sur le Saint-Laurent devra être autorisé par un autre statut, mais le présent bill ne confère pas la moindre autorisation de barrer le Saint-Laurent, ni de construire des ouvrages sur le Saint-Laurent ni ailleurs, sauf les travaux qui sont essentiels pour une ligne de transmission. En ma qualité de chef du ministère qui a étudié cette question, l'affaire m'a été soumise, et les honorables députés savent sans doute que les plans de la compagnie ont été soumis au Gouvernement pour la mise en exploitation de chutes d'eau dans le fleuve Saint-Laurent. Il a été ordonné que ces plans fussent soumis à l'ingénieur en chef des Chemins de fer et des Canaux, à l'ingénieur en chef des Travaux publics et à l'ingénieur en chef de la Marine et des Pêcheries.

M. R. L. BORDEN: En vertu de quel statut la compagnie prétendait-elle agir lorsqu'elle a soumis ces plans?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle ne l'a pas dit, mais j'ai compris que c'était en vertu de la charte de la St. Lawrence Power Company octroyée par le Parlement fédéral il y a quelques années. On m'a donné à entendre qu'elle devait revenir devant le Parlement pour obtenir l'autorisation de barrer le Saint-Laurent.

M. TAYLOR: Elle l'a en vertu de l'autre statut.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est là l'avis de l'honorable député (M. Emmerson), mais la compagnie ne nous a pas donné à entendre qu'elle avait ce pouvoir. Les trois ingénieurs auxquels on a soumis ces plans se sont prononcés contre les projets dans leur teneur primitive et ils ont suggéré certaines modifications qui furent acceptées. Les ingénieurs déclarent dans leur rapport que le projet est réalisable et qu'on peut construire le barrage sans nuire à la navigation et la question est maintenant devant la commission des voies fluviales internationales. Je puis assurer le comité. . .

M. HUGHES: La commission des eaux internationales a déclaré, paraît-il, que bien qu'elle soit disposée à entendre les parties intéressées, elle n'est pas encore en mesure de régler la question.

L'hon. M. PUGSLEY: La commission des eaux internationales entend les intéressés pour et contre, afin d'obtenir tous les renseignements possible, ainsi que le désire le Gouvernement. Elle a entendu les représentants de l'industrie des transports ainsi que ceux de la ville de Montréal et d'ailleurs.

M. HUGHES: Il y a déjà quelque temps que cela s'est passé.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela date de quelques semaines.

M. S. SHARPE: Quel pouvoir la commission des eaux internationales possède-t-elle à l'égard de cette question?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle se borne à donner son avis. Il n'y a pas le moindre doute que la section américaine de la commission des eaux internationales semble être fortement d'avis qu'il y va de l'intérêt public de développer les forces hydrauliques du Saint-Laurent au Long-Sault et que loin de gêner la navigation, ces travaux l'amélioreront. Il va sans dire qu'il est désirable que la section canadienne de la commission examine la question à tous les points de vue possible et que la décision soit conforme à l'intérêt public.

M. L. R. BORDEN: Le ministre allait donner quelque assurance au comité, lorsqu'on l'a interrompu.

L'hon. M. PUGSLEY: J'allais dire au comité que le Gouvernement n'approuverait nul projet, ne sanctionnerait aucune mesure, ne ratifierait aucune convention, à moins que les intérêts du Canada n'y fussent pleinement sauvegardés. En ce qui concerne le ministère des Travaux publics, je dois dire au comité que les plans ne seront approuvés qu'à la condition expresse que la moitié de la force hydraulique développée sera absolument réservée à l'usage du peuple canadien, de ce côté-ci de la ligne frontière.

M. HUGHES: Sont-ce là les projets du barrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. HUGHES: Alors la question est à l'étude?

L'hon. M. PUGSLEY: Voilà comment mon ministère envisage la question et ce sera la condition essentielle de toute initiative prise par le département.

M. J. D. REID: Votre département a-t-il le pouvoir de prendre pareille décision sans le consentement du Parlement?

L'hon. M. PUGSLEY: Non. Il faudra bien que le Parlement y consente à la fin et si je ne me trompe, en réponse à une question que lui avait posée l'honorable député (M. Hughes), le premier ministre a déclaré qu'avant l'approbation des projets, la question serait soumise au Parlement, afin qu'il l'étudiât et avant qu'on eût pris une décision bien définitive, il faudrait convaincre le Parlement que cet ouvrage est dans l'intérêt du Canada.

L'hon. M. EMMERSON: Les projets que la compagnie de force du Saint-Laurent a soumis à votre ministère pour approbation, sont-ils des projets pour la construction d'un ouvrage destiné à se relier avec un autre ouvrage venant du côté américain?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, les plans visent le barrage du fleuve du côté canadien au côté américain, ainsi que la construction d'une écluse dans le but d'améliorer la navigation, et cela dans la pensée d'ajouter une écluse à celle qui y existe déjà, et qui a été construite par le Gouvernement canadien qui en est le propriétaire.

M. TAYLOR : Le plan établit-il une écluse du côté américain ?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, et c'est là précisément ce à quoi les ingénieurs du ministère s'opposent. Ils prétendent que l'écluse devrait être construite du côté canadien.

M. BRODER: Est-ce qu'on n'a pas soumis ces plans à la commission des voies fluviales internationales?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BRODER: Mais ceux qui ont été entendus devant la commission n'ont pas eu communication de ces plans?

L'hon. M. PUGSLEY: Quand ces messieurs se présentèrent devant le Gouvernement celui-ci les pria de se rendre auprès de la commission et de lui soumettre leurs projets afin que tous les intéressés fussent mis en mesure de pouvoir examiner les plans. Puis après que la commission aurait donné sa décision, le Gouvernement étudierait de nouveau la question.

M. BRODER: Le ministre sait-il que la commission des eaux internationales a refusé tout net d'étudier les détails de la question?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est la première nouvelle que j'en ai et je ne sache pas non plus que pareille rumeur soit parvenue aux oreilles de mes collègues ou du ministère. Quant à l'indemnité à payer, il m'a fallu à titre de ministre des Travaux publics étudier la question, en vue de déterminer le chiffre légitime de cette compensation advenant que le Gouvernement donnât son approbation définitive à ces ouvrages; et quant à mon ministère qui, soit dit en passant, aura voix au chapitre en matière de réglementation de tarif, voici ce qu'il proposera au conseil: c'est qu'il n'intervienne pas de convention et qu'aucune approbation ne soit donnée aux travaux de la compagnie, à moins qu'il ne tombe dans la caisse fédérale autant de recettes qu'il en tombera dans le trésor de l'état de New-York.

J'aurai l'œil à ce que le Canada soit sur un pied d'égalité avec les Etats-Unis; et bien que, d'après nos orateurs, à l'endroit où l'on se propose de construire ce barrage, il y a environ 90 p. 100 de l'eau du côté américain, je dois dire que, si nous prenons une décision à cet égard, ce que je n'affirme pas encore, je tiendrai à ce que la moitié de la force soit absolument réservée à la consommation du côté canadien; en outre, que les recettes que nous recevrons ne soient pas d'un chiffre inférieur à celui des recettes versées au trésor de l'état de New-York, en vertu du bill mentionné par le député de Westmoreland (M. Emmerson).

M. HUGHES: Ces ouvrages sont-ils régis par la loi de 1901?

L'hon. M. PUGSLEY: Non. Les projets sont soumis pour approbation par la compagnie qui a été instituée par application du statut de 1901. Mais avant d'aller plus loin, la compagnie devra obtenir le consentement de cette Chambre et s'adresser au Parlement pour obtenir une nouvelle loi. Voilà la déclaration faite devant la Chambre par le premier ministre, en réponse à la question posée par le député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes).

M. ARMSTRONG: Pourquoi le ministre compte-t-il que les recettes venant de cette source devront tomber dans la caisse fédérale, au lieu d'être versées dans le trésor provincial? Dans l'état de New-York, ces recettes vont à la caisse de l'Etat..

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a une grande divergence entre la juridiction de l'état de New-York sur les fleuves et rivières et celle d'une province canadienne. L'état de New-York a juridiction non seulement sur le sol, mais encore sur les eaux, les fleuves et les rivières dans les limites de son territoire, tandis que, au Canada, une province n'a pas juridiction sur les eaux navigables?

M. R. L. BORDEN: Quelle juridiction l'état de New-York possède-t-il sur ses eaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Le congrès n'a pas juridiction.

M. R. L. BORDEN: Pourtant, l'état de New-York a demandé au congrès une loi à cet égard.

L'hon. M. PUGSLEY: En effet, le congrès a porté une loi afin de parer à tout

doute; mais au demeurant, l'état de New-York a la faculté d'accorder une charte, faculté dont ne jouit point une province canadienne, à mon avis. Voilà pourquoi j'affirme que c'est dans la caisse fédérale que doivent retomber les recettes provenant des chutes d'eau en question, le Parlement fédéral étant le seul qui ait juridiction en pareille matière.

M. R. L. BORDEN: Le ministre affirme-t-il que le lit d'un fleuve ou d'une rivière appartient à la couronne, du chef du Canada?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est là un point sur lequel j'hésiterais à ouvrir un avis et mon honorable ami hésitera également à se prononcer. Quant à savoir à qui appartient la propriété du sol dans les eaux navigables, c'est là une question qui n'a pas encore été réglée. Le sol peut appartenir au propriétaire riverain et dans le cas dont il s'agit, le propriétaire riverain, c'est, paraît-il, la compagnie de force du Saint-Laurent, qui a acquis le terrain sur lequel sont situés ces ouvrages. Telle serait la loi dans ma province. Là, la propriété du sol au-dessus du flux et reflux de la marée, appartient au propriétaire riverain.

M. R. L. BORDEN: Je n'ai pas étudié la question et j'hésiterais à me prononcer à cet égard; mais le député de Stormont (M. Robert Smith) prétend que la question a été tranchée par une décision du comité judiciaire du conseil privé.

M. ROBERT SMITH: M. Staunton a soutenu cette thèse, au nom du gouvernement d'Ontario.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sache pas qu'on ait rendu pareille décision. Si le terrain n'eût pas été concédé, il appartiendrait indubitablement au gouvernement provincial. C'est ce qui a eu lieu aux chutes de Niagara.

M. R. L. BORDEN: Le ministre entend-il par là la terre longeant le fleuve ou couverte d'eau?

L'hon. M. PUGSLEY: Le terrain couvert par l'eau. Quant à la compagnie qui a développé la force hydraulique aux chutes de Niagara, le ministre s'en souvient, la commission du parc de Niagara est le propriétaire riverain, et à ce titre elle a accordé un bail à une compagnie qui a développé la force hydraulique. Cette compagnie afferma cette force hydraulique à la commission hydro-électrique. Mais il n'en est pas ainsi à Long-Sault. A cet endroit tout le terrain a été concédé par le gouvernement d'Ontario, et une forte fraction de ces terrains, sinon le tout, a été acquis par la compagnie de force du Saint-Laurent.

M. R. L. BORDEN: Cela dépendrait beaucoup des termes de la cession. Elle pourrait être faite de façon à céder le terrain jusqu'au milieu du courant ou elle pourrait être faite autrement.

L'hon. M. PUGSLEY: Je parle d'une cession faite dans les conditions ordinaires.

M. HUGHES: Le ministre a-t-il pensé au résultat qu'aurait un barrage du Saint-Laurent sur le traité Ashburton, ou sait-il si les deux gouvernements réunis ont le pouvoir d'interrompre la navigation de ce fleuve.

L'hon. M. PUGSLEY: On prétend que la navigation ne sera pas arrêtée mais améliorée.

M. HUGHES: Il n'y a pas de doute que la Grande-Bretagne devrait être consultée pour toute législation qui autoriserait la construction d'un barrage.

L'hon. M. PUGSLEY: Il pourrait se faire que la Grande-Bretagne dût être consultée. Quoi qu'il en soit, il n'y a pas de doute qu'on pourrait le faire; c'est une question de détail. Quant au projet lui-même, en laissant de côté le bill qui est soumis à la Chambre. je n'hésite pas à dire, parlant en mon nom personnel, qu'en raison du fait qu'il existe une énorme force motrice inutilisée, qui pourrait produire environ 600,000 chevaux, la question ne doit pas être rejetée à la légère. Si cette force motrice peut être développée à un prix raisonnable, de façon que la population d'Ontario puisse obtenir à bon marché de l'énergie électrique pour les besoins industriels et pour l'éclairage et si la navigation n'en est pas affectée de façon à lui nuire, je pense que c'est une question qui mérite d'être considérée avec soin par tous ceux qui ont le pouvoir de légiférer. Je suis par conséquent disposé à examiner avec attention cette question. Je suis prêt à étudier les plans minutieusement. Par la même occasion, comme je l'ai dit, parlant en mon nom personnel, je ne consentirai pas à approuver les plans, à mettre une entente, à autoriser un développement, à moins que l'on ne puisse absolument et irrévocablement assurer au Canada la moitié de la force motrice produite et une rétribution égale, en ce qui concerne les tarifs, pour le trésor public du Canada et pour celui de l'état de New-York.

L'hon. M. EMMERSON: Je voudrais demander au ministre des Travaux publics (M. Pugsley) quel besoin nous avons d'adopter cette loi avant que ces questions ne soient réglées.

Cette compagnie s'est déjà adressée au Gouvernement et elle a été renvoyée à la commission des cours d'eau pour s'entendre avec elle. Il est bien évident que le seul moyen par lequel elle espère acquérir de la force motrice qui sera distribuée,

c'est par le moyen du barrage projeté du Saint-Laurent et la mise à exécution de ce projet. Tant que cette question n'aura pas été fixée par les deux gouvernements pourquoi hâter le vote de cette loi? Pourquoi faire ce saut dans l'inconnu?

L'hon. M. PUGSLEY: Je répondrai de mon mieux. J'ignore ce que les promoteurs du bill ont en vue, mais il ne me semble pas que ce bill réclame qu'on se presse beaucoup, puisqu'il ne pourra entrer en vigueur que le jour fixé par la promulgation du Gouverneur en conseil, et le Gouverneur en conseil ne fera cette promulgation que lorsque l'entente sera complète, que les plans auront été parfaitement étudiés et qu'il sera compris que les travaux pourront être exécutés dans l'intérêt du public et sans nuire à la navigation; je suppose que la promulgation ne sera pas faite avant que tous ces arrangements n'aient été présentés au Parlement et ratifiés par lui.

M. R. L. BORDEN: Le ministre a admis franchement que ce bill fait réellement partie d'un projet plus vaste. Après la déclaration très franche du ministre il ne peut pas y avoir de doute à ce sujet. Il me semble qu'il aurait été juste envers le Parlement et le public que nous pussions nous rendre compte de quelques-uns des détails. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député veut me permettre... J'ai vu quelque part que le président de la commission de conservation avait écrit au comité une lettre dans laquelle il signalait ce fait que les promoteurs avaient sans aucun doute conclu une entente entre eux, puisqu'ils étaient les mêmes et, sur son avis, tous les points auxquels on pouvait objecter ont été supprimés.

M. BLAIN: Pas tous.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que oui. Je pense que le bill est aussi sans danger qu'aucune loi que vous pourriez faire. Dans tous les cas il ne viendra pas devant nous avant d'avoir été approuvé par le Gouverneur en conseil.

M. R. L. BORDEN: Le bill est sans danger si le projet plus vaste dont il fait partie est lui-même sans danger. Je demanderai au ministre s'il n'a pas d'objection à déposer les plans qui sont à l'étude. Comme le ministre en a parlé au cours du débat, nous avons le droit de les demander. Mais je ne m'appuie pas tant sur ce point que sur l'intérêt public pour demander que ces plans qui ont été examinés depuis longtemps soient communiqués au Parlement pour que nous puissions savoir exactement ce que les promoteurs du projet entendent faire et ce que le Gouvernement étudie maintenant. Y aurait-il quelque objection à cela?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas. Naturellement, ils ne sont pas achevés. Ils ne sont pas actuellement entre les mains du Gouvernement, car ils ont été renvoyés à la commission des eaux limitrophes. Je ne vois aucune objection à les déposer; je crois que c'est parfaitement juste et raisonnable et je serai heureux de les communiquer. En même temps je ne retire pas ce que j'ai dit, à savoir qu'ils ne sont pas nécessaires pour la discussion du bill.

M. R. L. BORDON: Cela dépend si ce bill fait réellement partie d'un projet plus vaste. Le ministre a donné son opinion—et il en sait plus long à ce sujet qu'aucun autre membre—que les promoteurs du bill s'attendent, grâce aux dispositions qu'il contient, à obtenir leur force motrice à cette source d'énergie. Le bill sera sans utilité tant que le projet plus vaste ne sera pas mis à exécution. De sorte qu'il n'y a pas besoin de se presser pour adopter ce bill, comme l'a justement fait observer mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson). Quant à la nécessité de procurer de la force motrice dans la région est de l'Ontario, je n'ai entendu encore aucune réclamation sérieuse de la population de cette région pour demander une nouvelle abondance de force motrice. Des députés de la localité en question m'ont déclaré qu'il y a une somme considérable de force motrice qu'on ne pouvait pas y utiliser.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député (M. R. L. Borden) veut-il me permettre de l'interrompre. J'ai appris d'une source que je ne peux pas négliger et à laquelle j'ajoute une foi entière que plus d'une industrie importante avait dû abandonner l'est d'Ontario pour s'en aller dans l'ouest de la province, précisément afin d'être plus rapproché de la force électrique. La population, dans le voisinage de Brockville, s'agite beaucoup à ce sujet et pense que cette partie du pays souffre du fait que l'ouest se développe et fait des bénéfices dont elle est privée.

M. BRODER: Il existe à Iroquois une chute d'eau où l'on peut disposer déjà de 500 chevaux et il y en a encore 2,000 que l'on pourrait développer. Le représentant de la compagnie a parcouru les environs de Prescott et de Brockville pendant trois mois en offrant cette force motrice à des prix très raisonnables. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'est-ce que 500 chevaux de force?

M. BRODER: Il peut en offrir 2,500.

M. PARDEE: Comment les amènera-t-on à Brockville?

M. BRODER: Comment cette compagnie pourra-t-elle aller de Cornwall à Brockville?

M. PARDEE: Par la ligne de transmission.

M. BRODER: On peut le faire de la même façon. La distance est plus courte de 60 milles. Et puisque nous en venons là, la force motrice que l'on peut se procurer dans les environs d'Ottawa est aussi près de Brockville que la force motrice de Cornwall. Il n'y a pas besoin de tant se faire de mauvais sang à ce propos. Le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) a cru qu'il devait faire de la question de la force motrice une affaire des plus importantes. J'ai toujours pensé que la navigation sur le Saint-Laurent était de beaucoup plus importante que le développement de la force motrice. Il y a une autre chose qui devrait être bien comprise de tous les Canadiens, c'est qu'aucun intérêt américain ne souffrira et que tous les intérêts qui risquent de souffrir sont les intérêts canadiens; les Américains ont tout à gagner et nous avons tout à perdre. Personne ne sait quel effet aura un barrage du Long-Sault sur le fleuve, en amont de cette localité. Le débouché du lac Supérieur par exemple, est de 600 pieds plus élevé que le niveau du fleuve à Québec et vous proposez de barrer ce fleuve à moitié environ de son cours. Les habitants qui vivent sur les rives de ce cours d'eau ont le droit d'éprouver de la crainte quant au résultat de ce barrage. On sait que des ingénieurs ont déjà commis de grandes erreurs dans le passé, pour le pont de Québec, par exemple, et aussi l'erreur qu'ils ont faite à Masséna en y construisant cet énorme barrage. On veut que nous nous laissions guider par ces ingénieurs, sans consulter des hommes de bon sens qui sont absolument ignorés. Ce sont des questions qui ne devraient pas être traitées d'une façon aussi légère par nos honorables collègues du Nouveau-Brunswick ou d'ailleurs, qui ne s'inquiètent nullement que nous soyons noyés dans l'Ontario. Pour moi, je dois m'occuper des intérêts de ma localité et comme représentant de cette région, je ne négligerai pas mon devoir.

M. WRIGHT: Le ministre des Travaux publics a-t-il soumis la question au département de la Justice, pour savoir si nous avions quelque autorité sur les eaux navigables en dehors des besoins de la navigation?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne pense pas qu'il soit nécessaire qu'un avocat soumette à un autre avocat la question de savoir si le Gouvernement n'a pas seul juridiction pour empêcher tout obstacle d'être établi dans un cours d'eau navigable, soit par un barrage soit par toute autre méthode. D'après l'acte de l'Amérique britannique du Nord c'est entièrement du ressort du Parlement.

M. R. L. BORDEN: L'honorable député s'est-il rendu compte des termes du traité relatif à la navigation dans ce fleuve?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, je m'en suis rendu compte. Nous reconnaissons que le Parlement ne pourrait pas adopter une loi autorisant le construction d'un barrage dans un cours d'eau sans y introduire une disposition pour soumettre la question à l'approbation du gouvernement des Etats-Unis.

M. ARMSTRONG: Je tiens à appuyer ce qu'a dit l'honorable député de Peel (M. Blain) et à montrer à l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) qu'il s'est trompé lorsqu'il a parlé de la loi de l'état de New-York.

Dans l'état de New-York, il existe une commission qui surveille les chartes et fixe les tarifs de toutes les lignes de transmissions. Si l'honorable député veut consulter les lois refondues de l'état de New-York de 1909, volume IV, il verra à la page 3385:

La loi sur les commissions des services publics. "Une loi établissant les commissions des services publics, définissant leurs pouvoirs et leurs attributions et tendant à assurer la réglementation et la surveillance de certaines compagnies d'utilité publique et affectant des crédits à cette fin". (Loi mise en vigueur le 6 juin 1907.)

L'article est ainsi conçu:

Commissions établies; nominations; destitutions; durée des fonctions.

Puis à la page 3430, il verra l'article 64 qui dit:

Dispositions concernant les compagnies gaz et d'électricité; réglementation du prix du gaz et de l'électricité. Dispositions concernant l'application de l'article; pouvoirs généraux des compagnies, au sujet du gaz et de l'électricité; inspections des gazomètres et des électromètres; approbation des compagnies, et des privilèges; certificats; approbation des émissions d'actions, d'obligations; approbation des transferts de privilèges; plaintes au sujet de la qualité et du prix du gaz et de l'électricité; enquêtes par la commission; formules des plaintes. Avis et auditions; ordonnances fixant le prix du gaz et de l'électricité ou exigeant des améliorations; confiscation pour refus de se conformer aux ordonnances; défense en cas de prix excessifs pour le gaz ou l'électricité; pouvoirs des fonctionnaires locaux.

65. Application de l'article. Cet article s'applique à la fabrication et à la fourniture du gaz pour l'éclairage, le chauffage et l'énergie, à la fourniture du gaz naturel pour l'éclairage, le chauffage et l'énergie, et à la production, à la fourniture et à la transmission de l'électricité pour l'éclairage, le chauffage et l'énergie.

66. Pouvoirs généraux des commissaires au sujet du gaz et de l'électricité. Chaque commission dans les limites de sa juridiction aura:

1. La surveillance générale de toute personne et compagnie autorisées par une loi

générale ou spéciale ou par une charte à poser, à construire, à maintenir des fils, des conduites, des tubes ou autres installations dans les rues, ou au-dessous ou au-dessus des rues, des chemins publics et des places publiques, de toute municipalité, en vue de fournir et de distribuer du gaz ou de fournir ou de transmettre de l'électricité pour l'éclairage, le chauffage et l'énergie, ou maintenir des conduits ou tubes sousterrains pour l'installation de conducteurs électriques.

On voit par là que cette commission exerce une surveillance générale et complète sur la transmission de l'électricité et sur la réglementation du prix.

M. CONMEE: Cette loi n'a été votée que l'an dernier. Elle n'est pas applicable à ce bill.

M. HUGHES: Monsieur le président. . .

Plusieurs DEPUTES: Aux voix! aux voix!

M. HUGHES: Ceux qui espèrent avoir une part des deux millions feraient mieux de ne pas trop montrer le bout de l'oreille ce soir. Le ministre des Travaux publics a expliqué qu'on peut développer 500,000 ou 600,000 chevaux-vapeur au barrage du Long-Sault. Il a éventé tout le complot. Il semblerait que le département a ce projet à l'étude depuis longtemps. Il a été préparé par les intéressés; toutes les petites entreprises accessoires au barrage du Saint-Laurent vont être autorisées subrepticement, et ensuite on demandera au Parlement d'autoriser la construction du barrage, en donnant comme raison ces 600,000 chevaux-vapeur à développer.

Mais, monsieur l'Orateur, a moins de 30 milles d'Ottawa, ce n'est pas 600,000 chevaux-vapeur mais trois millions, que l'on pourrait développer et transmettre à toutes les villes comme Brockville et Prescott, sur le sort desquelles le ministre des Travaux publics s'apitoie, aussi facilement que l'énergie provenant de Cornwall. De plus la construction du canal de la baie Georgienne permettra de développer trois autres millions de chevaux-vapeur à peu de distance de ces mêmes villes, sur le Saint-Laurent. L'honorable ministre qui paraît si bien renseigné sait probablement que ceux qui sont intéressés dans ce projet ont déjà parcouru les villes et les villages de l'état de New-York pour vendre des centaines, des milliers de chevaux-vapeur d'énergie qu'on tirera de ce barrage, qu'on dit être une affaire entendue avec le gouvernement canadien. Le ministre peut-il nous dire s'il a donné quelque assurance à ces gens que le bill sera adopté?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a eu ni assurance ni garantie. La question est tout simplement à l'étude. Aucune décision n'a été prise et aucune garantie n'a été donnée.

M. HUGHES: Ils ont certainement obtenu la parole du ministre à un moment donné, car il leur a fait savoir qu'ils seraient obliger de céder la moitié de l'énergie au Canada.

L'hon. M. PUGSLEY: S'il y a quelque chose de fait.

M. HUGHES: Il y a encore un autre point important. Du côté nord, la rive du Saint-Laurent est basse, tandis que du côté sud elle est comparativement élevée. Dans les conditions actuelles, les crues du printemps ont déjà causé des dommages considérables sur la rive canadienne. Si on construit cet énorme barrage qui élèvera considérablement le niveau de l'eau, quand viendront les crues du printemps, et les embarras causés par les glaces, il est possible que toute la rive nord du Saint-Laurent soit inondée. La ligne de faîte entre le Saint-Laurent et l'Ottawa est a quelques milles seulement du fleuve, et il est possible que par suite de la construction de ce barrage et l'encombrement des glaces, toute la partie est de la province soit submergée.

A mon sens, il y a dans cette affaire une question plus importante que le simple aspect pécuniaire de l'entreprise. Il s'agit du vieux fleuve historique, le Saint-Laurent, et nous voulons que la navigation en reste libre. Nous ne voulons pas être obligés de passer par des écluses sur la rive américaine. Nous voulons que les conditions soient les mêmes qu'au Sault-Sainte-Marie et entre les lacs Erie et Ontario. Nous voulons naviguer dans des canaux canadiens, construits sur le côté canadien et sous la juridiction des autorités canadiennes.

Nous voulons avoir des canaux libres, une navigation libre, pour que les produits du pays puissent parvenir jusqu'à l'océan, sans être entravés par des barrages.

Je demande que le bill soit réservé jusqu'à ce que la question ait été mieux étudiée. Je suis convaincu qu'en se rendant à ce désir l'honorable ministre avancera autant le projet que s'il s'efforce de le faire adopter immédiatement. Je regrette le zèle que déploient un certain nombre de députés qui n'ont aucun intérêt dans la question, qui n'ont jamais vu le Saint-Laurent, ni les rapides, qui ne les verront peut-être jamais, et qui cependant mettent tout en œuvre pour assurer une entreprise dans laquelle ils ne peuvent avoir d'autres intérêts que ceux qu'ils ont pu acquérir.

L'hon. M. EMMERSON: Je ne crois pas me tromper en disant que ce bill a été soumis au comité, si non à la Chambre, lors du dépôt du projet de loi, sous de faux prétextes. Toutes les craintes que j'ai exprimées au sujet du projet me paraissent confirmées. Je répète que la loi de 1901, érigeant en corporation la St. Lawrence Power Company, a été votée par le Parlement sans

que personne ait seulement soupçonné que les pouvoirs demandés autorisaient la compagnie à barrer le fleuve, en s'entendant avec une autre compagnie possédant une charte américaine.

J'irai plus loin et je dirai que les promoteurs du projet de 1901 n'avaient aucune idée du plus grand projet qu'ils ont maintenant conçu, ou que d'autres ont conçu pour eux. Selon toutes apparences, ces promoteurs se sont adressés au département des Travaux publics et ont demandé à faire approuver un plan. Ils n'auraient certainement pas fait les dépenses nécessaires pour se procurer tous les renseignements afin de préparer des plans, s'ils ne s'étaient pas crus autorisés par le Parlement à construire les travaux en question.

Tout le monde doit comprendre que les promoteurs de cette entreprise étaient et sont convaincus qu'ils sont autorisés par leur propre législature à barrer le Saint-Laurent, jusqu'à la frontière américaine. Sans cela pourquoi auraient-ils préparé des plans? En soumettant ces plans au ministre des Travaux publics ils lui ont soumis en même temps l'autorité en vertu de laquelle ils agissent. Personne ne va soumettre à l'approbation du ministre des Chemins de fer et des Canaux le tracé d'un chemin de fer, sans apporter avec lui la loi du parlement qui autorise la construction d'un chemin de fer dans cette région. Personne ne commettrait la folie d'aller demander au ministre des Travaux publics d'approuver un plan quelconque, sans lui faire voir en même temps le document autorisant la construction de l'entreprise conformément à ce plan.

Il est évident que ces promoteurs se considèrent autorisés par le Parlement. Combien de gens au Canada avaient aussi cette même opinion? Nous avons lu les polémiques qui ont eu lieu dans les journaux sur cette question. Nous avons lu les dépositions qui ont été prises devant la commission des cours d'eau limitrophes, et combien de ces lecteurs étaient convaincus que tout cela n'était que des demarches préliminaires et que les promoteurs devraient plus tard s'adresser au Parlement pour se faire autoriser à exécuter les travaux en question?

Personne n'a jamais supposé que ces pouvoirs étaient déjà accordés. Nous avons entendu des membres du Parlement déclarer qu'il faudra déposer un projet de loi à cet effet devant la Chambre. Ce n'est certainement pas l'intention des promoteurs. Ils sont convaincus que toute l'affaire est arrangée, qu'ils possèdent tous les pouvoirs nécessaires, et qu'il ne reste plus qu'à faire approuver les plans. A quoi bon soumettre la question à la commission des cours d'eau, si les promoteurs possèdent déjà toute l'autorisation que peut donner le Parlement? On a dit et répété que ce bill n'autorise pas la compagnie à construire des barrages. C'est très vrai. La compagnie ne demande pas ce pouvoir. L'opposition que j'ai pu faire au bill ne reposait pas sur cette raison, mais c'est parce que, comme je l'ai dit, la compagnie se proposait de construire ce barrage en vertu des pouvoirs que lui confère la loi de 1901, alors que le Parlement n'avait aucune idée que ces travaux seraient construits. Aujourd'hui que les promoteurs de ce projet croient nécessaires d'obtenir des pouvoirs complémentaires, nous devons refuser de les accorder, avant de régulariser d'une manière quelconque la situation qui leur est faite par la loi de 1901 au sujet des pouvoirs qu'ils prétendent avoir obtenus, et que nous leur avons peut-être accordés, de construire un barrage sur le Saint-Laurent, en conformité avec les dispositions de la loi américaine.

C'est là l'objection que j'ai à l'adoption de ce bill. L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a demandé avec beaucoup de raison s'il y a des objections à ce que les plans en question soient déposés sur le bureau de la Chambre avant que ce bill soit adopté.

J'estime que cette requête est raisonnable et je crois que l'honorable ministre des Travaux publics devrait s'y rendre.

Que signifie la loi proposée? Combien d'entre nous sont renseignés sous ce rapport? Quant à moi, je ne le suis pas. Combien se trouve-t-il de membres de la députation qui connaissent le but de cette requête? Il est évident que tout cela se rapporte à la transmission de l'énergie en vue de certains projets qu'on est à mettre à exécution, aux termes d'une loi obtenue du Parlement, laquelle constituait une garantie aux promoteurs pour préparer les plans devant servir à la réalisation de ce projet.

Quels sont ces plans? Si nous les connaissions, nous pourrions, ainsi que le pays, avoir un aperçu du but et des propositions des requérants, il ne serait que juste que chacun des membres de ce comité eût les plans devant lui avant de se former une opinion arrêtée sur les desseins et le désir de cette compagnie de poursuivre cette entreprise. Cela nous permettrait de savoir ce que les promoteurs veulent obtenir de nous par cette loi qui les mettra à même d'exécuter leur projet en son entier, parce que la production de la puissance, sans pouvoir distribuer et utiliser celle-ci, ne leur serait d'aucun avantage. Je demanderai le renvoi de la discussion et le dépôt des plans, avant de poursuivre l'étude de la question. Cette affaire est importante. Depuis de nombreuses années, aucun projet de loi d'intérêt privé embrassant tant de prérogatives, n'a été soumis à l'étude d'un comité du Parlement.

Ce bill affecte non seulement nos affaires intérieures, nos affaires provinciales, mais

encore nos relations internationales telles qu'elles doivent exister d'après un traité conclu avec l'empire. J'estime qu'on ne devrait pas, à ce moment, nous demander d'accepter ou de rejeter ce projet de loi; nous devrions, d'abord, avoir l'occasion d'examiner les plans.

M. R. L. BORDEN: Je suggérerais à l'honorable ministre des Finances de proposer le renvoi de la suite de la discussion.

L'hon. M. PUGSLEY: J'accepterais immédiatement ce que vient de suggérer mon honorable ami (M. Emmerson), n'était la raison que ce projet de loi n'accorde aucun droit pour construire des ouvrages dans le fleuve Saint-Laurent, et cette autre raison que le très honorable premier ministre a déclaré à la Chambre qu'avant qu'on accorde le droit de construire une digue dans le Saint-Laurent la question devra d'abord être soumise au Parlement. Rien ne saurait être plus juste que cela. Qu'importent les pouvoirs dont la compagnie pense jouir, il y a toujours un pouvoir de réserve à la disposition du Gouverneur siégeant en conseil des ministres, et ce pouvoir, nous ne l'exercerons pas et la compagnie ne pourra poursuivre son travail tant que le Parlement n'aura pas eu l'avantage d'étudier toute cette question.

M. R. L. BORDEN: Ce fait seul que l'honorable ministre vient de mentionner devrait nous engager à nous arrêter un peu. Il semblerait que cette question fût trop importante pour qu'on la laissât entre les mains du Gouverneur siégeant en conseil des ministres avant qu'on la soumette au Parlement.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai dit que cette question devait être soumise au Parlement.

M. R. L. BORDEN: Je ne puis concevoir que l'honorable ministre des Travaux publics et que le Gouvernement envoient les ingénieurs de trois différents ministères pour s'enquérir des faits et soumettre un rapport, à moins qu'ils ne soient prêts à accepter l'opinion de la compagnie des eaux du Saint-Laurent qui prétend que cette autorité existe, à l'heure qu'il est. Il semble qu'un remarquable état de choses se produit, s'il faut en croire la déclaration formulée par l'honorable ministre. Voici une compagnie qui, d'après les prémisses énoncées par l'honorable ministre, n'a nullement le pouvoir de construire une digue dans le Saint-Laurent, cependant, nous voyons le Gouvernement, à la requête de cette compagnie qui ne jouit d'aucune autorisation législative envoyer des ingénieurs de trois départements pour s'enquérir. S'imagine-t-on qu'on aurait agi ainsi s'il n'avait existé que cette autorité et ce pouvoir supposés dont l'honorable ministre vient de nous faire connaître la réalité? Pourquoi l'honorable ministre, à la demande de gens qui, de son propre aveu, n'ont absolument aucune autorité d'agir en cette affaire, a-t-il décidé d'envoyer les ingénieurs de trois ministères pour examiner les plans et en faire rapport?

L'hon. M. EMMERSON: Cela ne relève-t-il pas de la commission des eaux limithropes?

M. R. L. BORDEN: Oui. Il semble que ce plan cache certaines choses qu'on ne soupçonne pas. Je suis étonné d'apprendre que ce projet soit si avancé sans qu'on l'ait fait connaître au Parlement. Il a plus que cette importance triviale dont parle l'honorable ministre. A l'heure qu'il est, un navire maritime peut se rendre jusqu'à la tête des Grands lacs, sans quitter un instant les eaux canadiennes. D'après la proposition du Gouvernement, cela n'existerait plus, parce que, comme je l'ai dit, l'honorable ministre. . .

L'hon. M. PUGSLEY: La même écluse existera du côté canadien et tous les vaisseaux qui remontent le fleuve passent par cette écluse.

M. R. L. BORDEN: Je croyais, d'après l'explication du projet fournie par l'honorable ministre, que cette écluse se trouverait du côté américain.

L'hon. M. PUGSLEY: Il doit y avoir deux écluses, dont l'une du côté américain.

M. R. L. BORDEN: Si je me suis trompé, mon raisonnement n'a plus sa raison d'être; mais indépendamment de cela, ce projet est colossal, pour ainsi dire, et il intéresse le pays d'un bout à l'autre, toutes les parties du Canada, les intérêts futurs de notre pays sous plusieurs rapports très importants. En tant que ce projet de loi ne sera mis à exécution que lorsqu'il aura été promulgué par décret en conseil; en tant que de l'avis même de l'honorable ministre, suivant sa façon d'envisager la question, cette compagnie peut obtenir son pouvoir de cette source, si tout cela existe, pourquoi donc montrer une hâte aussi fiévreuse de faire adopter ce projet de loi? Cette hâte, rien dans les circonstances ne la justifie.

Je partage l'opinon de mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) quand il dit que les plans devraient être déposés sur le bureau de la Chambre avant que ce projet de loi, qui ne forme qu'une partie d'un projet plus étendu, ne soit soumis à ce comité.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): En réponse à ce que suggère l'honorable chef de l'opposition, je dirai que j'ignore que le Gouvernement ait jamais fait de propositions semblables. Il s'agit d'un bill d'intérêt privé, et je ne désire aucunement qu'on le traite autrement qu'on n'en agit à l'endroit d'autres bills de cette nature. Je n'ai

pas suivi cette question aussi attentivement que l'ont fait certains membres. Ce qui s'impose à mon jugement, c'est le fait que le comité des bills d'intérêt privé a examiné ce projet de loi; on a soulevé des objections et lorsque ce projet fut soumis à la commission de conservation, des modifications furent proposées et le comité, si je ne me trompe, a presenté un rapport unanime sur ce bill.

Une VOIX: Mais non.

L'hon. M. FIELDING: C'est là ce qu'on a déclaré à la Chambre; quoi qu'il en soit, le comité a fait rapport sur ce bill. Il est des circonstances où les membres de la Chambre qui ont étudié avec soin une question peuvent discuter quelque chose dont ne fait pas mention le rapport du comité. Mais la pratique généralement suivie ici, c'est lorsqu'un projet de loi a été étudié par un comité qui en fait rapport, la décision de ce comité doit être maintenue.

Quant à moi personnellement, je ne vois pas d'empêchement à ce qu'on examine à fond cette question. Il s'agit d'un bill d'intérêt privé que nous avons adopté et, quelque soit le sentiment de la Chambre, autant vaut le connaître immédiatement.

M. COWAN: L'honorable ministre des Travaux publics a annoncé que lorsque ce projet de loi sera adopté, le Gouvernement aura tout le pouvoir nécessaire de permettre à cette compagnie d'endiguer le Saint-Laurent, et que tout ce que cette compagnie aura à faire, consistera à soumettre ses plans au ministre des Travaux publics qui les approuvera ou qui les rejettera. L'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) nous a dit qu'il n'existait pas de lien entre les promoteurs de ce projet de loi et la société constituée civilement dans la loi de 1901, et il a ajouté que cette dernière loi n'avait aucun effet.

Il nous a dit également que la compagnie constituée civilement en 1901 n'a jamais exploité de chute d'eau et, sous ce rapport, il a été rectifié par l'honorable député de Stormont. Mais l'honorable ministre des Travaux publics a trahi le secret quand il nous a dit que cette compagnie, bien loin d'être éteinte, avait préparé des plans qu'elle avait soumis à l'approbation du département, invoquant, je suppose, la loi relative aux eaux navigables.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas du tout.

M. COWAN: Toujours est-il que les plans furent soumis à l'honorable ministre et que ce dernier les a étudiés, et qu'ils n'attendent plus, apparemment, que l'approbation du Gouvernement et que l'adoption de ce projet de loi. L'honorable ministre des Travaux publics a également déclaré qu'il accorderait ce privilège plutôt à cette compagnie qu'à la province, parce que, dit-il, la province n'a pas le pouvoir de construire une digue jusqu'à la frontière des Etats-Unis. Il va sans dire que le Parlement peut accorder à la province précisément les mêmes pouvoirs que ceux dont il peut investir une corporation particulière, et si l'on tient compte du fait que la province développe de l'énergie que pourra utiliser, à un prix raisonnable, la population, assurément si l'honorable ministre était animé de l'esprit voulu, il accorderait à cette province plutôt qu'à une corporation praticulière, ces pouvoirs dont celle-ci se servira en vue de réaliser un bénéfice. L'honorable ministre des Travaux publics a dit encore qu'il consacrerait à cette entreprise les revenus du Dominion plutôt que ceux de la province, parce que, à son sens, c'est le Dominion qui possède réellement ces cours d'eau.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit cela; j'ai dit que la haute main sur toutes ces chutes d'eau devait être exercée entièrement par le Parlement fédéral.

M. COWAN: J'ai compris que l'honorable ministre voulait dire que le rivage, jusqu'à l'eau du moins, ne faisait pas partie de la province.

L'hon. M. PUGSLEY: Si le terrain était concédé, je ne crois pas qu'il appartienne à la province.

M. COWAN: Si je me rappelle bien, dans une cause de Caldwell contre Hurdman, il fut établi que la province avait le droit de concéder des lots de grève du lit jusqu'au bord même de l'eau sur la rivière Ottawa qui est navigable. Si, dans ce cas, le titre restait à la province, il semblerait qu'il surgît une question quant au titre de propriétaire du lit et du rivage du Saint-Laurent, et l'on pourrait se demander si, oui ou non, cette décision s'applique à la province d'Ontario. Il me semble que la Chambre, au lieu de conjecturer pour savoir quels sont ses droits, devrait remettre la discussion de ce projet de loi jusqu'à ce qu'on ait réglé cette question de droits.

Certes, l'honorable ministre des Travaux publics est prêt à accorder à la province un pouvoir qu'elle exercera dans l'intérêt public; assurément aussi il préférerait donner ce pouvoir à la province plutôt qu'à une corporation particulière et la Chambre devrait hésiter avant de permettre qu'on endigue ainsi le fleuve et qu'on annihile qu'une partie d'une voie d'eau internationale établie par un traité solennel entre les deux nations; assurément, enfin, les ministres ne chercheront pas à nous imposer cette législation avant d'étudier à fond toutes ces questions. S'il en était ainsi, les écluses canadiennes ne serviraient plus aux moyens de transport et l'on devrait se servir des écluses construites sur la rive américaine dont le titre appartient à l'état de New-York.

Au commencement de la discussion, je ne voyais aucune raison particulière de combattre le projet de loi, mais, au cours du débat, il s'en est présenté de très nombreuses, et nul n'aurait à souffrir si la question était remise à plus tard afin qu'on pût l'étudier à loisir.

M. G. TAYLOR: J'ai cru comprendre par les explications du ministre des Travaux publics que lorsqu'il était en pourparlers avec les promoteurs de cette entreprise—la première compagnie instituée en 1901—il a spécifié qu'au cas où il serait fait des arrangements, le trésor fédéral recevrait autant que l'état de New-York. J'aimerais savoir quelles dispositions il a prises pour protéger les citoyens du Canada. Cette compagnie serait-elle sous la juridiction de la commission des chemins de fer qui réglementerait les prix que le peuple canadien aurait à payer?

L'hon. M. PUGSLEY: La compagnie qui s'est adressée à moi par l'entremise de son représentant était la compagnie appelée la St. Lawrence Power Company, constituée en corporation par la législature de l'état de New-York; elle désirait obtenir du Gouvernement et du Parlement du Canada les pouvoirs nécessaires pour mettre son projet à exécution. Je lui ai expliqué—et elle a semblé partager ma manière de voir—qu'en ce qui concernait mon ministère nous insisterions pour que l'énergie développée fût également divisée, ou plutôt que la moitié en fût exclusivement réservée pour être utilisée en territoire canadien; que nous recevrions le même revenu que l'état de New-York et que les tarifs seraient soumis à la commission des chemins de fer afin que le public fût protégé et que le trésor eût sa part de revenu.

M. G. TAYLOR: Voilà un renseignement que le ministre ne nous avait pas encore communiqué. Il y a quelques instants, quand on lui a fait une question au sujet de la navigation sur le fleuve, il a répondu qu'il y aurait des écluses et que les navires pourraient remonter et descendre comme à présent; mais si ce barrage était construit en amont des écluses, et si le niveau des eaux était relevé de 15 ou 20 pieds, comment les navires pourraient-ils remonter sur le côté canadien?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami a été mal renseigné; les plans soumis par les ingénieurs ne comportent rien de semblable. On a refusé d'approuver tout plan susceptible de gêner le fonctionnement des écluses canadiennes.

M. G. TAYLOR: Je connais le canal, les écluses et tout ce qui s'y rattache. Si l'on construit un barrage pour élever le niveau des eaux. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Quel que soit le projet que le Parlement soit invité à approuver—même si les choses vont jusque-là—tous les plans seront déposés sur le bureau de la Chambre. Je n'aurais aucune objection à les déposer en tout temps, mais ils le seront certainement avant que le Parlement soit appelé à prendre une décision.

M. G. TAYLOR: La décision qu'on nous demande de prendre en ce moment est fort importante, et nous devrions pouvoir examiner les plans. Il est maintenant une heure et demi du matin, et comme ce projet de loi a été discuté devant le comité des bills d'intérêt privé, que le rapport est loin d'avoir été adopté à l'unanimité, que de nombreux amendements ont été proposés et rejetés à une majorité de deux ou trois voix. . .

L'hon. M. FIELDING: La minorité a-t-elle fait un rapport?

M. G. TAYLOR: Non, mais elle n'a pas approuvé la décision de la majorité, et cette majorité était très faible. Comme l'a expliqué l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), il s'est fait beaucoup de jour sur cette question depuis que le comité a fait son rapport. Nul membre du comité ne savait que cette compagnie est une filiale de celle de 1901, qui a obtenu le privilège de barrer le fleuve; ce fait n'a jamais été mentionné devant le comité.

L'hon. M. PUGSLEY: On me dit au contraire qu'il y a été mentionné à diverses reprises, sans compter qu'on y a donné lecture d'une lettre du président à cet effet.

M. G. TAYLOR: Le ministre des Travaux publics a avoué ce soir qu'il n'a jamais mentionné le fait devant le comité. Tout le monde ignorait qu'il eût envoyé des ingénieurs examiner les lieux.

M. CONMEE: La majorité aurait été plus forte si ce fait avait été connu.

M. G. TAYLOR: Mon honorable ami connaît mieux que cela. L'honorable député de Westmoreland n'est pas du tout de cet avis; il avoue comme nous tous avoir été grandement éclairé par les explications du ministre. Je suis d'avis que le bill devrait être réservé et qu'on devrait obtenir sur cette question l'opinion du ministre de la Justice. Avant d'adopter ce projet de loi qui permettra à la compagnie de se mettre à l'œuvre à la faveur de la loi de 1901, qui l'autorise à construire des barrages, des ailes, des écluses et maints autres ouvrages, nous devrions prendre le temps de réfléchir.

M. HUGHES: Il y a quelques instants, le ministre des Travaux publics parlait de certaine promesse faite par le premier ministre. J'ai cherché à savoir en quoi consistait cette promesse, mais je n'y a pas réussi; et comme ce bill est très important, le Gouvernement ne devrait pas insister pour le faire adopter ce soir. Puisque la loi de 1901 autorise la compagnie à cons-

truire ce barrage, cela n'est-il pas contraire à la promesse du premier ministre, que la compagnie ne puisse rien faire sans s'adresser au Parlement?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami ne parle pas sérieusement quand il pose une telle question. Le premier ministre a expliqué que la question serait soumise au Parlement, et que celui-ci serait invité à donner son avis; mais cela se rapportait à l'avenir.

M. HUGHES: Mais la compagnie est déjà autorisée et n'a plus besoin de s'adresser au Parlement; elle est indépendante du premier ministre.

L'hon. M. PUGSLEY: Non; car elle ne peut rien faire avant que ses plans soient approuvés, et mon très honorable collègue a déclaré que la compagnie n'aurait pas l'autorisation d'exécuter les travaux avant que sa demande ait été soumise au Parlement.

M. HUGHES: Le ministre des Finances a invoqué comme argument que le bill a été approuvé par le comité des bills privés; sait-il qu'il s'est produit ici, ce soir, des incidents dont il n'avait jamais été question auparavant?

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas assisté aux séances du comité des bills privés, et j'ignore ce qui s'y est passé.

M. HUGHES: Le ministre des Travaux publics soutiendra-t-il que nous n'avons pas appris, ce soir, des choses dont il n'a jamais été question devant le comité?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis l'admettre, car d'après ce que l'on a dit, je conclus que le comité des bills d'intérêt privé était au courant de tous les faits importants.

M. HUGHES: L'honorable ministre nie-t-il avoir fait lui-même, ce soir, des déclarations portées pour la première fois à la connaissance du public?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le crois pas, car la question est débattue dans les journaux depuis des mois. Il y a déjà plusieurs mois que les journaux ont rapporté que des ingénieurs avaient étudié la question et préparé un rapport; que ce rapport leur avait été renvoyé, qu'ils en avaient préparé un second qui avait été soumis à la commission des eaux limithropes.

M. HUGHES: Le ministre a suivi attentivement ce qu'ont publié les journaux

L'hon. M. PUGSLEY: Je les lis toujours.

M. HUGHES: Comment s'y est-on pris pour faire tout cela en laissant le public dans l'ignorance? Le ministre peut-il dire quelle sera la hauteur de ce barrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Vu que je croyais ce détail absolument étranger au bill à l'étude, je ne me suis pas muni de ce renseignement.

M. HUGHES: Le ministre qui se rappelle si bien ce que publient les journaux devrait pouvoir se rappeler également bien un détail de cette nature. A-t-il un rapport sur l'effet que cette élévation du niveau des eaux au moyen d'un barrage pourra avoir sur les terrains riverains du côté canadien et sur les écluses canadiennes?

Des VOIX: Aux voix!

M. HUGHES: Les membres de la droite pourraient gagner leur argent plus aisément que cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Je considère que l'honorable député se conduit d'une manière indigne de lui-même et de la position qu'il occupe en cette Chambre en lançant d'aussi méprisables insinuations à l'adresse des membres de ce côté (la droite)...

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je crois que l'honorable membre ne doit pas employer l'expression: "méprisables insinuations".

L'hon. M. PUGSLEY: Quand un membre de la Chambre...

Des VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne discute pas votre décision, monsieur le président; je retire cette expression; mais je suis convaincu qu'en y réfléchissant mon honorable ami (M. Hughes), bien que l'heure soit avancée et qu'il ne se rende pas compte de ce qu'il dit, retirera son insinuation quand il en aura compris l'énormité.

M. HUGHES: Si l'honorable ministre veut s'occuper des députés qui l'entourent, dont plusieurs appartiennent à d'autres provinces et n'ont jamais vu les rapides du Saint-Laurent; s'il veut, dis-je, les tenir en respect, j'en serai fort aise; mais je lui méconnais le droit de faire la leçon en cette Chambre. Je lui demandais, lorsque je fus interrompu par l'attitude inconcevable des députés qui siègent derrière lui...

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député ne doit pas se servir d'un tel langage.

M. le PRESIDENT: Je crois en effet que l'honorable député ne peut pas s'exprimer ainsi.

M. HUGHES: Je me rétracterai si vous dites...

Des VOIX: Pas de conditions.

M. HUGHES: Je me rétracte entièrement. Cette attitude m'a paru inconcevable, mais je ne le dirai pas. Le ministre peut-il dire quel effet ce barrage pourra avoir sur la rive canadienne, entre Cornwall et le rapide des Galops?

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette de ne pouvoir renseigner mon honorable ami;

toutes ces questions seront mûrement étudiées avant que le Gouvernement prenne une décision.

M. J. D. REID: Je suis surpris que le ministre désire laisser à ses ingénieurs la solution de cette question. Si nous songeons à la manière dont les ingénieurs, non seulement dans son département, mais dans d'autres aussi, ont rendu leurs décisions depuis quelque temps, je crois qu'il est plus sûr de confier l'affaire aux membres de la Chambre. Dans son propre département un ingénieur fixe à 20 cents par verge la mise à prix de travaux de dragage qu'on a fait exécuter plus tard à raison de 9 cents par verge, ce qui était un juste prix, disait-on. Et des enquêtes ont lieu au comité des comptes publics relativement aux décisions rendues par le ingénieurs du Transcontinental, et dans lesquelles le public ne repose pas beaucoup de confiance. Or, voici une œuvre importante que le Gouvernement autorisera, car j'infère des paroles du ministre que le Gouvernement accordera le privilège d'endiguer le Saint-Laurent.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai rien laissé entendre de semblable. Le Gouvernement n'a pas encore pris de décision à ce sujet.

M. J. D. REID: Il ne réussira pas à faire adopter d'abord un projet de loi autorisant l'endiguement du Saint-Laurent. Ce projet de loi viendra ensuite. Le représentant de Westmoreland nous dit que cette compagnie nous a trompés, pour ainsi dire, lorsqu'elle a soumis l'affaire au comité. Que le ministre me permette de lui raconter ce que la compagnie a fait.

Les promoteurs du bill se sont rendus dans toutes les villes, en commençant par Prescott, et ils ont déclaré aux habitants qu'ils ne pourraient pas leur fournir la force motrice à moins qu'un barrage ne fût établi en travers du Saint-Laurent. Ils ont conduit les gens à Cornwall et les ont régalés à leurs propres dépens. Dans toutes les villes, de Cornwall à Brockville, ils ont des agents pour pousser leur projet. Dans toute l'étendue du pays ils ont des journaux salariés pour influencer le public en faveur de cette entreprise. Je tiens de bonne source qu'ils ont dépensé $2,000,000 uniquement pour ce grand projet. Et que le ministre me permette de lui dire que la compagnie intéressée est plus puissante que tous les chemins de fer de la Standard Oil Company réunis. Voici un article d'une revue qui explique ce qu'est ce trust. J'en lirai un extrait . . .

Quelques VOIX. Lisez-le tout.

M. J. D. REID: Peut-être le lirai-je entièrement. Je crois qu'il intéressera les députés de la droite. Car je suis d'avis que s'ils connaissaient la nature de ce projet, ils ne s'y aventureraient pas de gaieté de cœur. Je crois qu'ils désirent connaître la vérité et agir loyalement. Il y a plusieurs membres de la droite qui ne connaissent pas le premier mot de l'affaire. Mais nous qui habitons sur les bords du Saint-Laurent nous connaissons la situation et nous voulons que le comité nous traite avec justice.

Souffrez que je lise un extrait d'un article paru dans une revue et qui offrira de l'intérêt. Le titre porte: "Un nouveau trust géant en vue".

On le trouve dans les grandes chutes d'eau du pays. Et celles-ci sont en bonne voie de tomber sous la dépendance d'un trust plus colossal que tous ceux auxquels on ait jamais songé, d'un trust qui, s'il réussit à mettre à exécution le plan méthodique dont il s'occupe actuellement, sera aussi riche que s'il était propriétaire de tous les chemins de fer de la nation, et de la Standard Oil et du trust de l'acier des Etats-Unis en sus. Ajoutez quelques douzaines de trusts de moindre importance pour compléter la mesure.

Ce trust est celui des chutes d'eau. Des fonctionnaires de l'Etat ont, les premiers, soupçonné son existence il y a cinq ans. Depuis, il a accaparé les plus belles chutes dans tous les coins du pays. Il a des auxiliaires qui travaillent au Canada. Il a pris de telles proportions et son dessein d'accaparer l'énergie hydraulique d'un continent s'est manifesté si clairement que le président Roosevelt en parlait en ces termes il n'y a pas longtemps, lorsqu'il a opposé son veto au bill concernant le barrage de la rivière James:

"La population du pays est menacée d'un monopole beaucoup plus puissant, parce qu'il est en contact plus intime avec sa vie domestique et industrielle, que tout ce que nous avons connu dans le passé. Une seule génération verra s'épuiser nos ressources naturelles de pétrole et de gaz et un tel renchérissement du charbon que le prix de la force hydraulique transmise par l'électricité deviendra le facteur dominant du transport, de la fabrication, et de l'éclairage et du chauffage des habitations."

Le président Roosevelt déclara au congrès que treize corporations ou entreprises rayonnant autour de la General Electric et de la Westinghouse Electric ont aujourd'hui la haute main sur le tiers de l'énergie hydraulique produite en ce pays, et il a ajouté:

"Ce fusionnement étonnant a eu lieu pour ainsi dire depuis les cinq dernières années. Le mouvement en est encore à ses débuts et, à moins qu'il ne soit maîtrisé, l'histoire de de l'industrie pétroléenne se répétera dans l'industrie des forces hydro-électriques, avec des résultats beaucoup plus opprimants et plus désastreux pour la population. Il est vrai que la masse de l'énergie hydraulique puissance n'a pas encore été produite, mais les emplacements qui sont maintenant sous la dépendance de coalitions sont ceux qui offrent les plus grands avantages et qui, conséquemment, occupent une position stratégique.

Ce message, disait le président Roosevelt quelque jours plus tard, est l'un des plus importants de toute mon administration. Ce

projet, actuellement en bonne voie de réalisation, d'accaparer l'énergie hydraulique de la nation a un sens qui devrait être clairement expliqué à la population.

A la tête de ce projet se trouvent la General Electric Company, avec un capital de $65,000,000 et une dette fondée de $115,000,000, et la Westinghouse Electric and Manufacturing Company, avec un capital de $28,000,000 et une dette fondée de $29,000,000. La General Electric possède toutes les actions de la compagnie Edison et Thompson-Houston et de la British Thompson-Houston. Elle a un intérêt prédominant dans la Sprague Electric Company, la Stanley Electric Manufacturing Company et la Electric Bond and Share Company, et elle se confond de différentes manières avec plusieurs autres corporations.

Les rapports entre la General Electric et la compagnie Westinghouse ressortent du fait que, depuis 1898, leurs brevets ont été réunis. La compagnie Westinghouse était matresse de la majorité des actions des compagnies Westinghouse britannique, canadienne et française. La General Electric et la compagnie Westinghouse ont toutes deux des représentants parmi les directeurs et dans les conseils d'administration de nombreuses corporations qui sont vagument désignées comme affiliées au trust de la force hydraulique. Les investigations du gouvernement ont eu pour résultat de classer les compagnies suivantes parmi celles qui sont affiliées à la General Electric.

United Electric Securities, Electrical Securities Corporation, Electric Bond and Share Company, Schenectady Power Company, Caroline Power and Light Company, Rockingham (Caroline du Nord) Power Company, Animas Power and Water Company (Colorado), Central Colorado Power Company, Montgomery (Alabama) Light and Water Power Company, Summit County Power Company (Colorado), Butte Electric and Power Company (Montana), Montana Power Transmission Company, Madison River Power Company (Montana), Billings and Eastern Montana Power Company, Washington Water Power Company (Washington et Idaho), Great Western Power Company (Californie); outre plusieurs autres dont les rapports avec la General Electric sont indiqués.

Le groupe Westinghouse, classé d'après les investigations du gouvernement comprend The Security Investment Company (New-York), The Electric Properties Company (New-York), The "Smith interest", The Atlantic Water and Electric Power Company, Ontario Power Company (Canada), Niagara, Lockport and Ontario Power Company (New York), Electric Power Securities Company (New York).

Il y en a un bon nombre d'autres que je ne mentionnerai pas. La chute de Masséna du côté des Etats-Unis appartient aussi au même trust. Le ministre des Travaux publics, s'il veut dire ce qu'il sait, élèvera la voix pour déclarer que la compagnie de force du Saint-Laurent fait partie du même trust.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'en sais absolument rien.

M. J. D. REID: Eh bien, il pourra l'apprendre, s'il se renseigne. Etudions les annales de cette compagnie de force du Saint-Laurent. Il y a quatre ou cinq ans, l'Etat aurait pu l'acheter pour environ $300,000. Dans un rapport du département des Chemins de fer et des Canaux, le ministre constatera qu'il fût question de l'éclairage du canal de Cornwall. Je dirai, en passant, qu'on a laissé entendre que le marché avait été passé par le cabinet conservateur et que le présent ministère avait été obligé de l'observer. Que le ministre me permette de lui parler de ce marché. L'entreprise a été adjugé au mois de juin 1896, au moment où le parti conservateur allait perdre le pouvoir.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi l'a lui a-t-on adjugée, croyez-vous?

M. J. D. REID: Je n'ai pas d'idée de la raison pour laquelle elle a été adjugée. Le ministre insinue qu'elle l'a peut-être été pour de mauvais motifs. Dès son avènement au pouvoir, le cabinet libéral annula plusieurs marchés relatifs au canal et qui avaient été passés au mois de juin. Quelques jours avant la chute du Gouvernement, des entreprises avaient été adjugées pour la construction de canaux et le présent ministère annula promptement ces adjudications. Il n'annula pas celle-ci, mais environ quatre semaines avant l'élection générale suivante, celui qui était alors ministre des Chemins de fer demanda qu'un décret du conseil fût rendu pour l'autoriser à signer un contrat qui obligerait l'Etat à payer $50,000 par année à la compagnie de force du Saint-Laurent pour l'éclairage du canal de Cornwall. Après qu'on eût autorisé le ministre à payer $50,000 par année, deux ou trois semaines avant l'élection, on prolongea le marché de vingt et un ans à quatre-vingt-quatre ans. Le ministre des Travaux publics dira-t-il que cela s'est passé avant l'élection de 1896?

L'hon. M. PUGSLEY: Franchement, je ne saurais le dire.

M. J. D. REID: Pas précisément. Il doit avoir une meilleure idée que moi des raisons qui ont motivé cette conduite, car il a été ministre, non seulement ici, mais au Nouveau-Brunswick et des choses semblables se sont passées sous son administration.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que mon honorable ami est maître passé.

M. J. D. REID: Non, je n'ai pas l'expérience de l'honorable ministre. Ce trust américain désire endiguer le Saint-Laurent. Il sait qu'en demandant l'autorisation au Parlement il ne l'obtiendrait pas tant que la compagnie de force du Saint-Laurent existera. M. P. Davis prend sa force hydraulique à cet endroit. Il prétendrait

aussitôt que cette entreprise empiétera sur ses droits et il s'ensuivrait que ce trust serait obligé de donner $750,000, d'après les uns, $1,000,000, d'après les autres, à M. P. Davis uniquement pour obtenir son privilège et empêcher toute opposition de ce côté-là. Lorsque la commission des Chemins de fer s'occupera de cette affaire, les propriétaires des usines de la compagnie de force du Saint-Laurent diront qu'ils ont été obligés de débourser $1,000,000 pour leur entreprise, que leurs fonds sont placés dans celle-ci, qu'ils doivent rapporter un certain revenu et que, conséquemment, la commission doit se baser sur le coût de l'entreprise pour fixer le prix à payer à M. P. Davis. Il s'ensuivrait que la population de l'est d'Ontario serait sous les griffes de ce grand monopole.

A propos de cette ligne de transmission, pourquoi la compagnie n'a-t-elle pas dit aux citoyens de Prescott et de Brockville ce qu'elle a dit devant le comité? Elle est allée à Prescott et à Brockville dire aux citoyens qu'elle n'avait pas d'énergie à vendre à Cornwall, qu'il lui fallait produire cette énergie et qu'il était absolument nécessaire de barrer le Saint-Laurent. Elle a dit l'autre jour au comité qu'elle possédait aujourd'hui beaucoup d'énergie développée à Cornwall en vertu de sa concession actuelle. Depuis qu'elle a développé cette énergie à Cornwall nous lui avons demandé de poser une ligne de transmission jusqu'à Prescott et à Brockville, mais elle n'a jamais voulu. M. P. Davis et autres ont dit que ces villes ne faisaient pas une dépense suffisante d'énergie électrique pour payer l'exploitation d'une ligne de transmission jusque-là. Elle n'a jamais pensé à poser une ligne de transmission jusqu'à ces deux villes, avant qu'il ait été question de barrer le Saint-Laurent, et elle a cru qu'il se ferait une telle agitation parmi les habitants des comtés du Saint-Laurent, que les députés de ces comtés aux Communes leur obtiendraient le droit de barrer le fleuve. De l'autre côté du fleuve, à Masséna, il y a un immense barrage que l'on utilise à l'heure qu'il est. Le ministre connaît parfaitement cette localité. C'est là où est situé ce que l'on appelle le saut du sud sur le côté américain. On pourrait le barrer sans nuire aucunement à la navigation, et il serait possible d'y développer 200,000 ou 300,000 chevaux-vapeur. Je crois que l'honorable député de Stormont (M. R. Smith) sait ce que je veux dire.

M. R. SMITH: Je ne voudrais pas dire que l'on peut développer 200,000 à 300,000 chevaux-vapeur à cet endroit. On calcule, je crois, pouvoir en développer 65,000 à condition qu'on construise un barrage en L.

M. J. D. REID: Il est possible que vous ne puissiez développer que 65,000 chevaux-vapeur au saut du sud.

M. R. SMITH: C'est-à-dire, si l'on construit le barrage d'un côté à l'autre du fleuve. On ne développerait que 30,000 chevaux-vapeur si le barrage n'est construit qu'au saut du sud.

M. J. D. REID: C'est possible, mais cela ne nuirait pas à la navigation. Si cette compagnie consent à amener la force hydraulique le long de la rive, elle possède, d'après ses déclarations devant le comité des bills privés, assez de force à Cornwall pour en fournir à toute la rive, et elle a, en outre, le barrage de Masséna. Mais toute cette affaire fait partie d'un grand projet. Les journaux d'Ottawa nous disent que le plan est de former une grande compagnie. Je n'ai vu cette nouvelle que dans les journaux, mais des personnes qui font partie de cette compagnie m'ont dit que c'était vrai. Le sénateur Edwards et un certain nombre d'autres personnes organisent une compagnie qui va développer 500,000 chevaux-vapeur sur la rivière Ottawa. D'Ottawa à Prescott il y a 52 milles. De Prescott à Cornwall, 60 milles.

L'hon. M. PUGSLEY: Où va-t-on trouver 500,000 forces près d'Ottawa?

M. J. D. REID: J'ai vu des calculs assez justes, et même les noms des chutes, etc. J'ai demandé au sénateur Edwards l'autre jour s'il se proposait de mettre ce projet à exécution, et il m'a répondu: Certainement; et il espérait que dans un an environ il pourrait fournir cette force. J'ai dit l'autre jour devant le comité des bills privés que c'était la St. Lawrence Power Company qui devait fournir cette force. Cette compagnie a avoué au comité des bills privés qu'elle la fournirait par l'entremise de la compagnie de Cornwall, et je lui ai demandé pourquoi elle ne proposait pas un bill pour modifier l'article 21 de sa charte. Cet article lui donne le droit de poser une ligne de transmission à environ 12 milles à l'ouest jusqu'à Soulanges. Pourquoi ne pas proposer cette modification dans un bill de façon à permettre à cette compagnie de prolonger sa ligne de transmission jusqu'à Brockville et Kingston? Mais cela ne ferait pas son affaire. Je ne crois pas que le ministre ait vu le premier bill. Celui-ci ne ressemble pas au premier.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce bill est parfaitement inoffensif.

M. J. D. REID: Aussi inoffensif que le ministre. La compagnie n'a pas voulu consentir, ce qui montre qu'il y a un projet caché. Le ministre a laissé sortir le chat du sac. Je ne puis pas comprendre pourquoi le ministre veut faire adopter ce bill sans donner aux membres de cette Chambre l'occasion de voir les plans.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'impose pas ce bill. Je ne m'y intéresse que comme membre du comité.

M. J. D. REID: Le ministre sait que s'il demandait au comité de lever la séance, le comité obéirait immédiatement.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas à moi de dire au comité de lever la séance.

M. J. D. REID: Je crois que le ministre des Finances devrait nous permettre de voir les plans et d'examiner plus à fond ce projet; il ne devrait pas essayer de nous faire siéger trop longtemps cette nuit.

L'hon. M. FIELDING: Je n'insiste aucunement; mais je voudrais voir le comité faire un peu de travail. La discussion paraît avoir été suffisante, et je crois que la Chambre devrait voter. Il n'est pas nécessaire que le bill subisse la troisième lecture ce soir, elle pourrait être remise à un autre jour et nous pourrions encore discuter amplement la question.

M. J. D. REID: Nous voudrions pouvoir examiner les plans et nous rendre compte de la situation générale.

M. R. SMITH: L'honorable député n'a-t-il jamais vu les plans?

M. J. D. REID: Je ne les ai jamais vus.

M. R. SMITH: Ils ont été publiés dans plusieurs journaux pendant ces deux dernières années, et les promoteurs les ont expliqués dans la ville même de l'honorable député devant la commission des eaux limitrophes.

M. J. D. REID: Je n'ai pas vu les plans, et les promoteurs savent que j'étais opposé à leur projet, je supose que la compagnie ne me les montrerait pas maintenant. Quant aux plans publiés dans les journaux pas un ne publierait les grands plans qui pourraient être soumis au Gouvernement.

M. BLAIN: Si les plans avaient été publiés dans les journaux, c'eût été avec l'autorité du ministre des Travaux publics et je serais surpris si on les avait publiés avant qu'ils aient été soumis à la Chambre. Dans quels journaux les plans ont-ils été publiés?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami aimerait peut-être aussi à savoir s'ils ont été publiés aussi dans des journaux conservateurs.

M. BLAIN: Mon honorable ami est très soupçonneux d'une chose dont il est très coupable.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sais pas que les plans aient été publiés et je ne les ai pas vus dans les journaux. Les plans n'ont rien à faire avec ce bill qui n'autorise que la construction d'une ligne de transmision.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sais pas si les plans ont été publiés et je ne les ai pas sage des touristes qui descendent le Saint-Laurent, de même qu'au flottage des grands radeaux de bois? Se rappelle-t-il que la commission des eaux limitrophes a exprimé des craintes que la glace ne s'amoncelât, si un barrage était construit dans la rivière Niagara près du port Erié; n'y aurait-il pas un danger semblable de causer des dommages aux propriétés riveraines du Saint-Laurent, si un tel barrage était construit.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne suis pas l'auteur du bill.

M. ARMSTRONG: Le ministre en est grandement responsable.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas du tout. Si l'on me demandait d'approuver des travaux à faire dans le fleuve Saint-Laurent, mon devoir de ministre m'obligerait à faire de cette question le plus sérieux examen. Ce bill n'accorde aucun pouvoir de barrer le Saint-Laurent ou de mettre aucune obstruction dans ce fleuve.

L'hon. M. EMMERSON: J'ai demandé il y a quelque temps que les plans de cette entreprise fussent déposés devant nous avant que nous fussions forcés de prendre une décision sur ce bill. Le ministre des Finances, qui dirige la Chambre, a dit que personnellement il n'avait aucune objection à ma demande.

L'hon. M. FIELDING: Non.

L'hon. M. EMMERSON: La demande est juste et si le bill était remis à plus tard, personne n'en souffrirait. Le sénat s'ajournera mercredi jusqu'au 6 avril, et conséquemment, il n'y aura pas de retard dans l'adoption définitive de ce bill.

Il me semble que l'on met trop d'esprit de parti dans cette question. Je ne l'ai pas considérée comme telle, et j'avais formé mon opinion avant de connaître celle des autres membres de cette Chambre. Je suis sincère quand je dis que je désirerais voir ces plans avant l'adoption du bill. Je voudrais aller me coucher, mais je ne veux pas abandonner mes convictions. Si le comité levait la séance maintenant, ce serait mieux pour notre santé et pour notre bonne humeur.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous sommes tous de bonne humeur.

L'hon. M. EMMERSON: Nous essayons de l'être, mais nous ne le sommes guère réellement.

M. BLACK: Nous avons ce soir une répétition de ce qui s'est passé devant le comité des bills privés. Nous avons passé tout un long mois sur ce bill, et il y avait un certain groupe de membres qui étaient déterminés à en empêcher l'adoption; un membre est allé jusqu'à dire qu'il était là spécialement dans ce but. J'ai écouté attentivement tous les discours qui ont été prononcés ce soir, et l'on n'a pas apporté un argument qui n'ait pas été soumis au

comité et pleinement étudié. Je dis à nos honorables collègues que ceux d'entre nous qui sont en faveur de ce bill sont décidés à rester ici jusqu'à samedi soir, si c'est nécessaire.

M. S. SHARPE: L'honorable membre (M. Black) a été désigné pour présider la séance du comité des bills privés en l'absence du président régulier, et avant même que le préambule eût été pleinement discuté, il insista pour que le comité votât.

M. BLACK: Le préambule n'a été discuté que lorsque toutes les autres dispositions l'eurent été.

M. S. SHARPE: Lorsque l'honorable membre a vu qu'il ne pouvait pas faire voter le comité sur le préambule, il a dit que le comité se dispenserait de l'adoption du préambule et discuterait les articles un par un. Je ne sais quel intérêt l'honorable membre peut avoir dans ce bill, mais il a montré devant le comité des bills privés le même empressement qu'il montre ici. Il doit y avoir dans ce bill des intérêts extraordinaires et très impérieux; il paraît y avoir eu cabale, et il semble y avoir aussi des intérêts personnels, parce que nous avons eu ce matin devant le comité cinq ministres, et il y a dans la Chambre ce soir plus de membres que nous avons l'habitude d'en avoir depuis longtemps.

Une VOIX: Et de votre côté?

M. S. SHARPE: Nous protégeons l'intérêt public.

Aucun bill d'intérêt privé, que je sache, n'a été l'objet d'autant de sollicitude de la part du ministère depuis la délibération de la mesure relative à la compagnie "Canada Life" qui constituait un empiètement sur les droits de certains assurés. Je prie le ministre des Travaux publics de dire quand ces plans lui ont été soumis pour la première fois et depuis combien de temps il les a à l'étude.

L'hon. M. PUGSLEY: Les premiers plans ont été soumis, si je ne me trompe, il y a près de deux ans. Puis des plans modifiés ont été soumis subséquemment, il doit y avoir six mois de cela.

M. R. L. BORDEN: Quand les ingénieurs y sont-ils allés?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a huit ou dix mois, je pense.

M. S. SHARPE: Cette circonstance est assurément de nature à inspirer des soupçons à la Chambre. Voilà deux ans que le ministre des Travaux publics a ces plans à l'étude, voilà huit mois que les ingénieurs lui ont fait rapport, et la Chambre n'a encore reçu aucun renseignement quant à ces plans et à ces rapports; c'est assurément très extraordinaire. Il est important que nous ayons toutes ces informations qui ont été si longtemps en la possession du ministre. Pourquoi ne pas remettre l'examen du projet de loi jusqu'à ce que la Chambre ait été mise en possession de ces données? Toute la journée s'est passée à la discussion de ce projet de loi d'intérêt privé, tandis que des projets de loi d'intérêt public qui ont pour parrains de simples députés, ne peuvent être délibérés de ce fait. Les plans que le ministre a eus en mains si longtemps n'ont jamais été soumis au comité des bills d'intérêt privé. Sûrement ce comité aurait dû en avoir communication avant de faire son rapport. Vous ne sauriez séparer les deux compagnies; les promoteurs sont les mêmes dans les deux cas; les noms sont à peu près les mêmes pour les deux. Une des principales objections que j'ai à l'adoption de ce projet de loi, ce sont les amples privilèges d'expropriations qu'ils confèrent; et puis, la loi des chemins de fer est déclarée applicable à la compagnie toutes les fois qu'il est possible. L'article 151 de la loi en question comprend 17 paragraphes; le paragraphe "c" autorise la compagnie à exproprier tout propriétaire quelconque pour les fins de son entreprise; le paragraphe "l" lui permet de détourner ou de modifier le lit d'une rivière, d'un ruisseau, d'un cours d'eau ou le tracé d'un grand chemin pour certains objets. Tous ces droits sont attribués à cette compagnie aux termes du présent bill. Si l'on en juge par l'intérêt qu'y prennent les ministres, cette mesure a l'approbation du ministère, et celui-ci est résolu d'en obtenir l'adoption coûte que coûte. Et pourtant il serait dans l'intérêt public d'en suspendre la délibération et de mettre la députation à même d'examiner les plans.

M. SEELEY: Je ne désire nullement entraver la discussion, et tant qu'il se trouvera un député ayant quelque chose d'intéressant à dire à la Chambre, celle-ci devrait continuer de siéger. Si je me rends compte de la situation, voilà un projet de loi tendant à l'établissement d'une ligne de transmission; et bien que je ne connaisse pas particulièrement cette partie du pays où elle doit passer, si j'en juge par notre propre expérience aux environs de la péninsule de Niagara, plus il y a de lignes de transmission exploitées, mieux la population s'en trouve.

Voyez par exemple les deux villes d'Hamilton et de Dundas, peut-être les deux seules villes du Canada où il existe de la concurrence en matière de production électrique; ce sont les deux villes où la fourniture de l'énergie électrique se fait à meilleur compte; et je suis heureux de déclarer que ce sont les deux centres les plus recherchés par les fabricants et autres chefs d'industrie en vue de l'établissement d'usines. Ce qui donne de bons résultats chez

nous doit en donner également ailleurs. Nous nous réjouissons tous de ce que la commission hydro-électrique s'est mise à distribuer de la force dans notre voisinage, il en est résulté de la concurrence, et nous avons profité de cette concurrence. La seule critique que l'on puisse faire à l'égard de cette commission hydro-électrique, porte sur les moyens qu'elle met en œuvre au cours des expropriations et les injustices qu'elle commet dans la fixation des indemnités. Je ne vois pas pourquoi la compagnie qui fait le sujet de la discussion n'aurait pas le droit d'établir une ligne de transmission à proximité du fleuve Saint-Laurent, en même temps que la commission hydro-électrique. L'exploitation de deux lignes devrait fournir des résultats plus satisfaisants que l'exploitation d'une seule. Il est vrai que la commission hydro-électrique ne cherche pas à réaliser des bénéfices, mais distribue l'énergie au consommateur au prix coûtant; mais on est partagé sur la question de savoir si c'est bien là le mode le plus économique. A Hamilton, par exemple, la compagnie Cataract Power offre à tout venant de lui fournir la force à 10 p. 100 meilleur marché que la commission hydro-électrique. Il y a eu samedi huit jours j'ai observé certains ouvrages à la compagnie hydro-électrique et je suis persuadé que les fondements installés pour elle vont coûter trois fois plus qu'ils n'auraient coûté à la commission hydro-électrique, si le travail avait été exécuté comme dans certains cas l'année dernière. Une dépense supplémentaire sur les installations grossie d'autant les frais généraux, et c'est ce qui explique sans doute que les compagnies particulières soient à même de fournir la force motrice à 10 p. 100 meilleur marché tout en continuant de s'assurer un bénéfice. Quoi qu'il en soit, je trouve que la concurrence est chose admirable.

Ayons cette commission hydro-électrique, cette autre ligne de transmission, et cent autres, si c'est possible. Quant au revenu que le Gouvernement devrait obtenir de la concession des chutes d'eau sur le Saint-Laurent, il me semble que la moitié de l'ensemble des droits perçus serait une juste proportion.

Toutefois, je ne pense pas que le Gouvernement devrait s'attacher à s'assurer des recettes très élevées de ce chef. Il vaudrait mieux s'appliquer à diminuer d'autant le prix de revient de la force électrique pour le consommateur par l'entremise de la commission fédérale des chemins de fer. Pour ces raisons, si cette compagnie est entièrement à son compte, comme le fait voir le projet de loi en délibération, et si elle n'est qu'une ligne de transmission, il ne saurait y avoir de mal à lui permettre d'installer une telle ligne et laisser la lutte se poursuivre entre les exploitations rivales plutôt qu'entre les deux côtés de la Chambre. Si la commission hydro-électrique s'adressait à son tour à la Chambre pour se faire autoriser à installer un ligne parallèle à celle-là et destinée à la concurrencer, je serais heureux de lui reconnaître ce droit, et de voir les deux compagnies et même deux fois ce nombre construire des lignes de transmission et augmenter ainsi la concurrence et la fourniture de force électrique, ce qui serait à l'avantage du pays et stimulerait notre développement industriel.

M. HUGHES: J'insiste auprès du ministres des Finances (M. Fielding) pour que, avec la permission du ministre des Travaux publics (M. Pugsley) il fasse lever le séance.

L'hon. M. PUGSLEY: Si tôt?

L'hon. M. FIELDING: Que l'honorable député (M. Hughes) s'assure si le ministre (M. Pugsley) voudra y consentir.

M. HUGHES: Le sourire du ministre, je le sais, produit un grand effet; mais quand le ministre des Travaux publics fronce les sourcils, le ministre des Finances lui-même est obligé de filer doux.

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député jasait un peu moins et faisait un peu plus de besogne, il réussirait à terminer une bonne fois.

M. HUGHES: Mais j'ai ici des données qui, j'en suis sûr, intéresseront la députation. Le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman), un des ministres les plus paisibles, les plus modestes, les moins prétentieux, fait probablement plus pour l'avantage du pays que le ministre des Travaux publics. Nous trouvons ce dernier mêlé à l'établissement de quais en sciure de bois, à des entreprises d'exploitation électrique ou de barrage du Saint-Laurent, partout où se rencontre le promoteur et le tireur de ficelles.

Mais le ministre du Revenu de l'intérieur exploite tranquillement l'industrie de la tourbe. La force hydraulique n'est pas notre seule source d'énergie. Il est vrai que par suite du creusement du canal de la baie Georgienne nous aurons 6 millions de chevaux rendus disponibles.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a une demi-heure, vous disiez 3 millions.

M. HUGHES: J'ai dit 3 millions dans un rayon de 30 milles de la ville. Il va me falloir répéter ce que j'ai dit, si le ministre n'a pas prêté plus d'attention au reste qu'à cette partie de mes observations. J'ai dit qu'il y avait 3 millions de chevaux utilisables dès à présent; 3 millions de plus par suite du creusement du canal de la baie Georgienne, et 3 plus 3 font 6. J'allais faire observer qu'il se trouve des milliers d'acres de tourbières dans l'est d'Ontario et dans la province voisine, Québec. Le ministre du Revenu

de l'intérieur, avec une sincérité et une activité dignes d'éloge, aide au développement de cette industrie de la tourbe. Il y a tout lieu d'espérer que le temps n'est pas loin où, par le moyen du gaz de four obtenu de la distillation de la tourbe, nous serons à même de produire l'énergie une fois meilleur marché que par la force hydraulique. Alors, pourquoi cette frénésie, cette précipitation pour barrer le Saint-Laurent? Il ne faut pas oublier que d'autres sources d'énergie s'offrent à nous. Le radium, qui devient aujourd'hui un article de commerce, ouvre de merveilleuses perspectives d'avenir.

Les publications scientifiques de cette semaine nous disent qu'une pincée de radium, la quantité qui tiendrait sur l'ongle du pouce, est suffisante pour actionner un navire de 15,000 tonneaux, à la vitesse de 15 nœuds à l'heure, sur une distance de 6,000 milles. Mais la science ne cesse de progresser, et une autre substance, nommée le polonium, je pense, a été découverte, qui est mille fois plus puissante que le radium. Avec tous ces moyens à notre portée pourquoi détruirions-nous la navigation du Saint-Laurent dans l'intérêt d'un projet d'exploitation de forces hydrauliques? Pourquoi nous exposer à des embarras de la part des Etats-Unis en favorisant ce projet de barrage du Saint-Laurent?

On a parlé de la discussion de ce projet de loi devant le comité des bills d'intérêt privé. Je me rappelle très bien lorsque j'étais au comité des chemins de fer, d'avoir vu accourir certaines personnes dans la salle de ce comité; elles venaient y relancer des collègues et les ramenaient en toute hâte à la salle du comité des bills d'intérêt privé. Là, sans avoir la moindre connaissance des questions débattues, ces députés assuraient l'adoption d'un projet de loi ou le rejet d'une motion comportant sa modification. Ce sont des manœuvres de cette nature qui ont commencé par mettre en défiance une partie de la députation: de voir ainsi de leurs collègues entraînés par certains ministres qui mettaient toute leur âme dans la lutte, le ministre des Travaux publics, ou ce travailleur aux mains calleuses, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), et voter comme ils l'ont fait. C'est ce qui mit de prime abord en méfiance, je le répète, les honnêtes gens. Il ressort de la discussion de ce soir que le ministre des Travaux publics connaissait sur le bout des doigts depuis deux ans les détails de cette affaire du barrage du Saint-Laurent, et pourtant il n'en a jamais rien dit à la Chambre. Les députés de la gauche ont bien raison dès lors de combattre cette mesure. Et j'en donne ma parole à l'honorable ministre (M. Pugsley), il va s'apercevoir que d'un bout à l'autre du pays il n'y a pas que les libéraux-conservateurs qui sont un peu surpris de la tournure qu'ont prise les choses.

J'ai demandé au ministre s'il pouvait m'indiquer des altitudes, et il m'a répondu que non. Je me fais un plaisir de lui fournir certains renseignements. L'altitude du Saint-Laurent à Cornwall est de 155 pieds à l'endroit où est le barrage. L'altitude de la gare du Grand-Tronc à Cornwall est de 191 pieds; celle de Mille-Roches, de 225 pieds, de Morrisburg, 268 pieds, d'Iroquois de 242 pieds, de Prescott, 247 pieds.

La grande hausse de l'eau dans le courant se produit sur le parcours des 8 ou 10 premiers milles en amont de Cornwall. Je suis convaincu, m'appuyant pour cela sur le niveau élevé de la campagne et sur le niveau peu élevé des rives, du côté canadien, que si cette digue est érigée et que la glace vienne à s'y accumuler, on ne saurait dire combien de milles entre le fleuve Saint-Laurent et la rivière Ottawa seront inondés.

M. NEELY: Je soulève la question de règlement. Le bill en discussion n'a rien de commun avec les niveaux élevés ni avec la construction des barrages. L'honorable député discute des questions tout à fait étrangères au bill qui nous est soumis. Je demande votre décision.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La discussion a pris une très grande portée. Il s'agit de l'examen de l'article 1er, et d'une motion demandant que le comité fasse rapport de l'état de ses travaux. Je trouve qu'on a donné, sur cette question particulière concernant des améliorations à faire sur le Saint-Laurent, des arguments qui n'étaient pas très à propos et qui, cependant, ont paru l'être assez pour être permis. Bien que je regrette que le débat se soit amplifié, je ne crois pas pouvoir décider qu'il sorte de la question.

M. HUGHES: J'avais presque achevé de rendre l'idée de l'élévation du niveau, bien que je n'eusse pas de données quant au profil. Mais il y a un autre aspect. La guerre pourrait se déclarer entre le Canada et les Etats-Unis, et il pourrait être nécessaire, dans l'intérêt du Canada, que la navigation sur cette rivière restât libre; l'interdire au moyen d'une digue, ce serait créer un danger constant pour la paix qui règne entre les deux pays. En cas de guerre le Canada devrait avoir la maîtrise absolue du Saint-Laurent. Il est aujourd'hui impossible à un ennemi quelconque de traverser le fleuve à plusieurs milles en amont de Cornwall. Les rapides du Long-Sault constituent une barrière infranchissable. Notre frontière sera beaucoup mieux défendue si le Saint-Laurent n'est pas embarrassé par les digues qu'elle ne le serait si une digue était construite là

et si l'on formait un lac facile à traverser en bateau, au lieu des rapides qui existent maintenant. L'expédition de nos produits se fait bien plus par bateau qu'autrefois, et les voies fluviales sont appelées à devenir des grandes voies de commerce. Par conséquent, dans l'intérêt du transport il nous faut tenir le Saint-Laurent libre de tout obstacle. Aujourd'hui, les bateaux à marchandises passent, chargés de grain, dans les rapides du Long-Sault, dans le même espace de temps qu'ils franchiraient la première écluse d'un canal, s'ils devaient descendre par nos canaux.

M. ROBERT SMITH: L'honorable député a-t-il jamais entendu dire qu'il passait, par les rapides, des bateaux chargés de grain?

M. HUGHES: Je me suis trouvé sur des bateaux à marchandises au moment où ils descendaient les rapides. En été on peut voir, toutes les semaines, de ces bateaux descendre les rapides.

M. ROBERT SMITH: Les bateaux destinés au transport du grain ne les descendent pas.

M. HUGHES: L'honorable député ne niera pas que les bateaux à marchandises descendent ces rapides en été?

M. ROBERT SMITH: Ils pourraient les descendre s'ils ne tiraient que 6 ou 7 pieds d'eau.

M. J. D. REID: Neuf pieds.

M. ROBERT SMITH: Non, pas 9 pieds.

M. HUGHES: Dans les rapides il n'y a que deux points où il il soit possible de toucher fond à moins de 9 pieds. Quelques charges de dynamite suffiraient à enlever du chenal tous les obstacles et cela permettrait aux vaisseaux tirant de 12 à 15 pieds d'eau, de descendre. L'honorable député ne sait-il pas que les rapides du Long-Sault ont presque partout 50 pieds de profondeur? Je soutiens donc que, dans l'intérêt d'une honnête administration, nous devrions mettre fin à cette chasse aux chartes, à ce traité de chartes, à ces concessions de droits et d'intérêts publics à des gens qui n'ont jamais contribué un seul sou au développement du pays. Si l'honorable ministre des Travaux publics était dévoué aux intérêts du Canada, il combattrait ces hommes-là, il les forcerait à venir ici faire voir ce qu'ils se proposent, au lieu de travailler, comme il le fait, ce soir, à faire adopter ce projet.

S'il avait à cœur l'intérêt public chercherait-il, ce soir, à faire triompher l'idée d'endiguer ce fleuve au détriment du Parlement fédéral et pour l'avantage d'une corporation étrangère? Non, il lutterait de concert avec l'opposition contre cette compagnie et il demanderait que ces hommes n'obtiennent pas les pouvoirs corporatifs qu'ils demandent. Voilà ce que ferait le ministre des Travaux publics s'il était vraiment patriote au lieu d'être l'ami fidèle des coureurs de chartes.

M. BLAIN: J'ai demandé au ministre des Travaux publics dans quels journaux de l'Ontario ces plans avaient été publiés et il a eu la bonté de me répondre qu'il ne savait pas que ces plans eussent été publiés dans les journaux. Je voudrais demander à l'honorable député de Stormont (M. Robert Smith) dans quels journaux ils ont été publiés, afin que nous puissions les envoyer chercher à la bibliothèque, attendu qu'il est impossible d'arriver à une saine conclusion, sans ces plans.

M. ROBERT SMITH: Le publication particulière que j'ai vue moi-même a paru dans le "Standard" de Cornwall, mais on m'a informé qu'on en avait vu d'autres dans les journaux de Toronto. Lorsque les promoteurs se sont adressés à la commission des routes de navigation internationale, d'abord à Buffalo, puis à Toronto, ces plans ont été produits et les journaux les ont reproduits à titre d'information.

M. ARMSTRONG: A quelle date?

M. ROBERT SMITH: Les honorables députés se rappelleront les séances de la commission des routes de navigation internationale, il y a quelques semaines. Une autre séance doit avoir lieu à Montréal dans quelques jours pour recueillir d'autres témoignages.

M. BLAIN: Assurément le gentleman qui a prétendu qu'il y avait une oposition déraisonnable de ce côté-ci de la Chambre, n'était pas sérieux. Le langage le plus énergique et l'opposition la plus vigoureuse au présent bill est venue de la part de l'honorable député de l'Assiniboine (M. Turriff) membre du comité des bills privés, et du comité spécial, lequel a dit que les deux points qui ont été discutés ici ce soir lui ont causé beaucoup de surprise, et l'honorable député de Westmorland (M. Emmerson) a prétendu que le bill avait été introduit au moyen de fausses représentations. J'en appelle de nouveau à l'honorable ministre des Finances, et je le prie d'accéder à la demande, non seulement de la gauche, mais encore de l'ex-ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. FIELDING: Si nous n'étions à la phase finale du bill, je pourrais comprendre les objections, mais le bill a été discuté au long devant le comité des bills privés et on l'a discuté pendant la majeure partie de la journée. Nul ne saurait dire que l'on n'a pas laissé le champ libre à la discussion, et je ne puis comprendre ce que les plans peuvent avoir à faire avec le bill. Il n'est pas nécessaire que la troisième lecture ait lieu immédiatement, et les honorables députés auront toutes les occasions de se faire entendre lors de la troisième lecture.

M. HUGHES: Le ministre croit-il que nous allons adopter tous les articles de ce bill ce soir?

L'hon. M. FIELDING: J'ignore pourquoi on ne le ferait pas.

M. HUGHES: Jamais de la vie.

M. BLAIN: J'appellerai l'attention du ministre sur les objections de ses amis politiques que j'ai citées.

L'hon. M. FIELDING: Je ne crois pas que ce soit là une affaire de parti. Si ces honorables députés n'avaient pas entendu parler de ces points importants avant cela, les renseignements à ce sujet ne leur ont pas manqué depuis deux heures.

M. J. D. REID: Le ministre des Travaux publics a admis qu'il y a un projet de barrage du Saint-Laurent et que le bill fait parti de ce projet.

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. J. D. REID: Lorsque nous aurons ces plans ils démontreront si c'est là ou non une partie du projet. Il faut qu'on ait un but pour insister sur l'adoption de ce bill sans que les députés le comprennent.

L'hon. M. FIELDING: Nul bill privé n'a été aussi discuté durant la présente session.

M. HUGHES: On n'en avait un tel besoin.

L'hon. M. FIELDING: Cela se peut, mais dans tous les cas, il est certainement temps d'essayer d'expédier la besogne publique.

M. J. D. REID: C'est très joli de parler de réserver la moitié de la force motrice pour le Canada, mais le Canada n'a pas besoin maintenant de ces 30,000 chevaux dynamiques. Ils seront exportés aux Etats-Unis, il y aura des droits acquis à ménager et nous ne pourrons jamais ravoir cette force motrice. L'honorable député de Hants (M. Black) dit qu'il est prêt à siéger ici jusqu'à samedi soir. Eh! bien, nous membres de la gauche, nous sommes prêts à faire la même chose. Je sais que le Gouvernement est désireux d'expédier des affaires publiques, mais cela ne lui sera d'aucune utilité. Il est maintenant trois heures et quart du matin et il nous faut nous réunir à 3 heures de l'après-midi. Si la demande que j'ai faite est acceptée, ce bill passera lundi beaucoup plus rapidement qu'il ne peut passer maintenant. Que le comité lève la séance; que les plans soient produits et déposés sur le bureau, et que le ministre des Travaux publics consulte le ministère de la Justice avant de procéder davantage au sujet de cette mesure. Lundi prochain le bill passera en moins de temps qu'il ne saurait passer maintenant.

M. FIELDING.

L'hon .M. PUGSLEY: Je suis toujours heureux d'accepter l'offre d'un compromis, mais il n'y a pas de compromis possible lorsque l'une des parties veut tout arranger à sa guise. Notre honorable ami veut quelque chose de déraisonnable. Il veut que nous produisions des plans qui pourraient avoir rapport à d'autres bills. Il n'y en a pas qui soient relatifs au présent bill.

M. GEORGE TAYLOR: L'honorable ministre a admis lui-même que ce bill et l'autre sont virtuellement le même.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami devrait être assez ingénieux pour sugcuté. J'ai toujours dit qu'avant qu'aucun travail ne soit commencé sur le Saint-Laurent, il faudra que la compagnie vienne ici pour se faire autoriser.

M. HUGHES: La parole du ministre ne fait pas loi.

M. TURRIFF: Au début de la discussion, j'ai affirmé qu'il conviendrait de mettre à plus tard l'étude de ce bill, afin que nous puissions vérifier l'exactitude de l'affirmation du député de Westmoreland (M. Emmerson). Je suis encore de cet avis et toujours disposé à voter en ce sens. Seulement je ne tiens guère à siéger ici nuit et jour, pour faire de l'obstruction. Je désire émettre mon suffrage en faveur d'une proposition qui me paraît légitime. Il s'agit en ce moment d'un bill d'intérêt privé et en votant contre la majorité, je ne crois pas émettre mon suffrage contre le Gouvernement ou le parti libéral. Je ferai observer au député de Peel (M. Blain) que lorsqu'il arrive à un député de la droite de voter avec lui sur un objet quelconque, on ne lui rend guère service, en lui prodiguant les flatteries. Ces louanges ne font que rendre un peu plus difficile la situation de celui qui aspire à faire preuve d'indépendance. Si les honorables députés de la gauche refusent de mettre la question aux voix, je suggèrerais, à titre de compromis, d'adopter le préambule du bill, et le comité pourrait ensuite lever sa séance.

M. BRODER: Il y a deux articles qui demandent modification. Adoptons le préambule, quitte à faire subir plus tard au bill ses diverses étapes; mais qu'il soit bien entendu que nous pourrons proposer les projets d'amendements.

L'hon. M. FIELDING: Force serait alors à l'honorable député de donner avis de la chose. Le bill serait alors renvoyé et l'honorable député pourrait à son gré, proposer ses amendements, à une étape quelconque. J'affirmerais volontiers qu'on ne proposerait pas la 3e lecture, avant que l'honorable député ait donné l'avis en question. S'il se rencontre quelque article qui prête à la critique, je suggèrerais qu'on

réservât cet article, et que le comité procède à l'étude des autres articles.

M. HUGHES: Nous serions alors dans l'impuissance de discuter les maîtresses dispositions du bill.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député serait dans l'impuissance de revenir sur les articles déjà adoptés, mais il pourrait discuter les articles dont il veut réserver l'étude.

M. ARMSTRONG: En examinant ces documents, je vois qu'en février, lorsque la commission s'est réunie à Toronto, elle a dressé un rapport. Le ministre des Travaux publics s'est-il fait transmettre ce document?

L'hon. M. PUGSLEY: Les commissaires n'ont pas fait de rapport.

M. ARMSTRONG: Il conviendrait peut-être d'examiner quelques-unes des affirmations formulées par les commissaires. Dans le "Standard", de Cornwall, de vendredi, 25 février, je vois que, durant la discussion, le président Gibbons, expliquant le projet de loi présenté au congrès des Etats-Unis, dans le but d'autoriser la construction de cet ouvrage, dit qu'elle est subordonnée à une condition spéciale portant qu'il est toujours loisible de dépouiller la compagnie de ses pouvoirs, s'ils font obstacle aux intérêts nationaux. Il ne figure aucune disposition de ce genre dans le bill à l'étude,

Et que le commencement de cet ouvrage est subordonné au consentement du gouvernement canadien, dit-il, et si la commission est d'avis que l'exécution de ce projet est réalisable et qu'elle ne nuira pas aux intérêts de la navigation, il est à présumer que le gouvernement canadien mettra autant d'habileté que le gouvernement des Etats-Unis à protéger les intérêts de notre pays.

Le ministre des Travaux publics le sait, lorsque la commission s'est réunie à Toronto, la plus forte objection qu'on ait soulevée portait sur un autre objet.

Il importe que la commission soit éclairée sur ces diverses allégations. J'en ai recueilli quelques-unes et a en juger d'après ce que j'ai lu, la commission du port de Montréal est carrément hostile à l'adoption de ce bill.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas ce bill qui est visé par la commission.

M. ARMSTRONG: Plusieurs députés de Montréal n'étaient-ils pas disposés à prendre la parole et à tenter l'impossible pour empêcher l'adoption de ce bill? L'un d'entre eux l'a déclaré, sur un des premiers bancs. S'il est vrai que plusieurs députés de la province de Québec sont carrément hostiles à cette mesure, n'étant pas libres de dire tout haut leur pensée; s'il est vrai que la commission du port de Montréal et la compagnie de force, de chauffage et d'éclairage y sont également hostiles.

M. CONMEE: C'est tout naturel.

M. ARMSTRONG: Aucune objection de ce genre n'est parvenue à nos oreilles. A-t-on informé la commission que ce projet aurait pour conséquence d'abaisser le niveau de l'eau du Saint-Laurent? Aux yeux de certains députés, pareille objection n'a peut-être guère d'importance et en outre, certaines compagnies de navigation ont fait connaître qu'elles condamnnent énergiquement cette mesure. Il est donc légitime de demander que ce bill soit réservé et le ministre des Travaux publics, j'espère, se rendant compte de la justice de cette demande, y fera droit.

M. CONMEE: Nos collègues devraient se rappeler que voilà plusieurs mois que la Chambre est saisie de cette question. Elle a été débattue à fond devant le comité des bills privés. Il ne s'agit nullement ici de la navigation du Saint-Laurent ou de la construction d'un barrage.

Le débat, ce soir, s'est complètement éloigné de la question. On soupçonne que ce bill pourrait ouvrir la porte à des questions de navigation et à la construction de barrages sur le Saint-Laurent, et voilà ce qui provoque la discussion.

M. BLAIN: La commission n'a-t-elle pas étudié toutes ces questions?

M. CONMEE: La question dont la commisison a été saisie c'est la construction d'un barrage et non pas ce bill.

M. BLAIN: Ces deux questions ne sont-elles pas connexes et inséparables?

M. CONMEE: Non pas. Sans doute, comme l'a fait observer le ministre, la compagnie vise peut-être à demander sa force à son développement des rapides du Long-Sault. Mais encore est-il que le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) nous ont déclaré qu'au préalable, tout serait soumis à l'approbation du Parlement. La compagnie devra obtenir l'autorisation législative en pareilles circonstances.

M. S. SHARPE: La loi de 1901 ne l'autorise-t-elle pas à faire un barrage sur le Saint-Laurent?

M. CONMEE: La loi votée par le congrès porte qu'il faut au préalable obtenir le consentement du Parlement canadien.

M. S. SHARPE: La compagnie a déjà obtenu notre autorisation.

M. CONMEE: Non, elle n'a pas obtenu la ratification de ses projets; elle ne saurait construire de barrage.

M. MIDDLEBRO: Je ne me rends pas compte de l'opposition systématique à l'ajournement de l'étude de ce bill. Ce n'est pas que la compagnie désire utiliser

cette ligne de transmission sans vie; car il lui est impossible de l'utiliser, tant que les projets n'auront pas reçu l'approbation du ministre des Travaux publics et du Gouvernement.

Mais, à mes yeux, le mobile qui pousse le Gouvernement à déployer tant d'efforts pour l'adoption de ce bill est des plus manifeste. Si la loi de 1901 accordait à la compagnie le pouvoir qu'elle demande aujourd'hui, elle ne ferait point tant de démarches ici, en ce moment. La loi de 1901 ne lui accorde le pouvoir de construire des lignes de transmission dans les limites d'une municipalité que de l'agrément de cette dernière. Le bill à l'étude propose d'accorder cette faculté à la compagnie, subordonnément aux pouvoirs ordinaires d'expropriation prévus par la loi des chemins de fer. Ce n'est qu'en invoquant ces pouvoirs d'expropriation que la compagnie peut réussir à établir ses lignes de transmission dans les limites des municipalités. Elle possède le cheval, sous forme de forces hydrauliques dans le Saint-Laurent; elle nous demande maintenant le harnachement pour ce cheval. Alors elle aura obtenu tout ce dont elle avait besoin, tout aussi bien que si ces pouvoirs lui eussent été octroyés dans un bill spécial. Or, si elle venait aujourd'hui nous demander ces pouvoirs collectifs, sachant toute l'étendue de ces pouvoirs et tout ce qui en découle, les lui accorderions-nous? Non, certes. Alors nous n'avons nullement le droit de lui accorder ces pouvoirs, sous le prétexte d'un simple bill complémentaire. Quelle est la situation des deux partis politiques? Mais, me dit-on, la politique demeure étrangère à cette question. Alors je ne m'explique pas que des ministres restent ici cloués à leurs sièges jusqu'à quatre heures du matin et pourquoi? Afin d'accorder à de simples particuliers la faculté de faire de l'argent par l'exploitation d'une partie du domaine de l'Etat, et cela à l'encontre de la commission hydro-électrique qui veut utiliser ces forces hydrauliques au bénéfice du public.

Nulle municipalité n'a demandé au Gouvernement l'adoption de ce bill. Le "Globe", l'organe du Gouvernement, a protesté dans les termes les plus énergiques contre l'adoption de ce bill. Est-il un seul député de la droite qui puisse prétendre que son attitude s'inspire de l'intérêt public, puisqu'il est en désaccord avec la commission hydro-électrique qui a été créée dans le but même de conserver ces forces hydrauliques et de fournir au public l'énergie au prix de revient, sans l'ingérence de l'intermédiaire? C'est bien en vain que ces messieurs de la droite prétendent que nous ne visons qu'à faire de l'obstruction. Nous nous efforçons de seconder la politique inaugurée par le gouvernement Whitney qui non seulement a reçu l'appui de 65 voix contre 17 au sein de l'assemblée législative, mais qui a obtenu l'approbation de 100,000 voix de pluralité dans la province.

M. CARVELL: Voilà qui est loyal.

M. MIDDLEBRO: Oui, c'est aussi loyal que de se constituer ici l'agent des intermédiaires, comme le fait l'honorable député (M. Carvell). Je serais curieux de savoir quand le ministre des Travaux publics a conçu l'idée que cette compagnie allait verser dans la caisse de l'Etat pour ces forces hydrauliques autant de recettes que l'état de New-York en perçoit de la compagnie, de l'autre côté de la ligne? Sans doute cette conception a germé dans son cerveau, après avoir entendu le député de Westmorland affirmer qu'il est acquis que l'Etat de New-York perçoit des compagnies non seulement une somme en bloc, mais encore une redevance de tant par cheval vapeur pour cette force motrice. De l'autre côté de la ligne frontière, on exige une forte taxe annuelle de ceux qui utilisent les ressources naturelles; de ce côté-ci de la frontière, nous bénéficions de l'utilisation de ces forces hydrauliques, et le peuple obtient un bénéfice annuel, sous forme d'énergie électrique fournie à bon marché par la commission hydro-électrique.

M. HUGHES: Il y a quelques instants le ministre des Travaux publics a déclaré que ce n'était pas une mesure du Gouvernement mais un bill privé. Je voudrais que le ministre des Travaux publics ou le ministre des Finances cite dans l'histoire du parlement du Canada une séance au cours de laquelle cinq ministres de la couronne ont siégé toute la nuit pour défendre les intérêts d'un bill privé. Je déclare au ministre des Travaux publics que c'est une mesure du Gouvernement. Il a avoué que pendant deux années il était entré dans des négociations secrètes avec les personnes qui sont derrière ce projet de barrage du Saint-Laurent et il n'a jamais donné une seule fois à la population du Canada cette information que nous avons pu lui extraire ce soir. Dans le titre qui est donné au souverain d'Angleterre on trouve les mots "Défenseur de la foi". Le ministre des Travaux publics sera connu dans l'histoire avec ce lambel qui figurera dans ses armoiries: "Défenseur des trusts des Etats-Unis." Il sera connu dans l'histoire comme le ministre qui a siégé toute une nuit afin de pouvoir livrer les droits que possède le peuple du Canada dans le cours d'eau du Saint-Laurent. Il sera connu dans l'histoire comme le ministre qui a fait des plans pour fermer le Saint-Laurent à la population du Canada, dans l'intérêt des compagnies et des trusts des Etats-Unis, et non pas comme le ministre qui s'est levé pour défendre les droits de la population du pays. Il passera dans l'histoire pour

l'homme qui a augmenté le tarif des marchandises sur les produits de l'agriculture, qui a augmenté le tarif des voyageurs pour les agriculteurs et qui a fermé ce majestueux fleuve qui fut un charme pour les touristes à toutes les époques de l'histoire de notre pays. Il sera connu dans l'histoire comme l'homme qui a augmenté le coût de l'électricité en livrant la force motrice à un gigantesque monopole. Il sera connu comme l'homme qui s'est tenu côte à côte avec les intérêts des sociétés et des trusts des Etats-Unis. Il passera dans l'histoire non pour un traitre en temps de guerre, non pour un homme qui aura servi son pays en temps de guerre, mais pour celui qui en temps de paix a accordé aux Etats-Unis, les énormes avantages qui augmenteront leur puissance si jamais la guerre devait éclater entre les deux nations.

Nous nous étonnions de voir les députés libéraux si actifs pendant les séances du comité. Nous pensions qu'il s'agissait d'un bill ordinaire de transmission, nous l'avons cru jusqu'au moment où nous avons vu les solliciteurs et les racoleurs de députés les pousser au vote; c'est alors que nos soupçons ont été éveillés et que notre curiosité a été excitée pour aller au fond de l'affaire. On constate que cinq ministres de la couronne siègent ici à quatre heures du matin, faisant la lutte pour ce qu'ils appellent un bill privé et pourtant on oublie que la question a été étudiée pendant deux ans par le Gouvernement qui tout en étant au courant des plus petits détails refuse de déposer les documents pour que nous puissions nous renseigner. Je veux savoir pourquoi le Gouvernement accorde à une gigantesque corporation le contrôle du Saint-Laurent, au détriment de la population du Canada? Pourquoi ces promoteurs jouissent de la faveur d'un ministre de la couronne et pourquoi il a promis de faire une pression pour l'adoption du bill? Ce bill est nécessaire pour rendre l'autre efficace et les deux bills réunis sont nécessaires pour compléter la conspiration et enlever au Canada le contrôle de ses cours d'eau. Je ne blâme pas les promoteurs. Des écumeurs viennent ici tourner autour de nous à chaque instant et de tous les côtés, mais je blâme les hommes qui se font ici les défenseurs de cette compagnie et qui négligent de défendre les intérêts du peuple. Avant de continuer je demanderai au ministre des Finances. . .

L'hon. M. FIELDING: L'honorable ministre se porte bien, je ne me plains pas!

M. HUGHES: Je suis frais et dispos; je suis en bonne posture. Mais réellement j'insisterais pour que le ministre aille chez lui se coucher.

L'hon. M. FIELDING: Je ne vois pas pourquoi mon honorable ami serait si peu bienveillant.

M. HUGHES: C'est le contraire, j'ai les meilleurs sentiments envers le ministre.

Dans les environs d'Ottawa nous pouvons produire, grâce à la houille blanche, 6,000,000 de chevaux de force motrice et dans la région est d'Ontario, d'après les plans qui ont été établis par le ministre du revenu de l'Intérieur, il y a une autre force de 6,000,000 et peut-être de plus de 10,000,000. Par conséquent nous pouvons produire dans cette localité, grâce à la houille blanche et à la tourbe, environ un tiers de la force motrice utilisée sur le continent de l'Amérique du Nord. Pourquoi avec les renseignements que nous avons, pourquoi au nom de tout ce qui est sacré, les ministre de la couronne s'intéresseraient-ils à faire adopter par la Chambre un bill comme celui-ci?

C'est à nous qu'il appartient en notre qualité de représentants du peuple, de faire en sorte que les forces motrices du Saint-Laurent ne soient pas cédées une heure avant qu'il ne soit nécessaire de le faire et alors nous prendrons de telles précautions dans l'intérêt du peuple qu'elles empêcheront un grand monopole de s'en emparer et de les contrôler. Le président Roosevelt a voulu conserver les forces hydrauliques à la population des Etats-Unis. Le ministre des Travaux publics, le ministre de la Justice, le ministre des Finances et deux autres ministres avec tout le parti libéral derrière eux, font tout leur possible pour enlever à la population du Canada ses forces hydrauliques.

Les intérêts qui sont englobés dans ce gigantesque trust de force motrice, sont, dit-on plus grands que ceux de la combine des chemins de fer, de la Standard Oil, de la compagnie de l'acier aux Etats-Unis. Quand le ministre a eu des conversations avec les promoteurs de ce projet a-t-il pu se rendre compte s'ils font partie de ce gigantesque trust des forces motrices hydrauliques?

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette de ne pouvoir pas donner ce renseignement à mon honorable ami.

M. HUGHES: Le ministre sait qu'ils forment eux-mêmes un très bon trust.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne suis pas au courant de cela.

M. ARMSTRONG: Après avoir entendu le magnifique discours qui vient d'être prononcé par mon honorable ami de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes), je suis persuadé que le Gouvernement comprendra que ce projet mérite plus de considération qu'il n'en a reçu dans le passé. Pour suivre le même raisonnement que celui de mon honorable ami, je lirai, dans l'intérêt du ministre des Finances, un article paru dans le "Daily Star" du 28 février: (L'honorable député donne lecture de l'article). Après avoir entendu la lecture de cet excellent article qui a paru dans la page de rédaction du "Star" de Montréal, je ne peux faire autre-

ment que de penser que le ministre des Finances servirait les intérêts du pays s'il laissait ce bill en suspens jusqu'à ce que nous ayons eu l'occasion de l'étudier complètement. J'ai sous les yeux un autre article du "Star" de Montréal du 25 février, intitulé: "Il faut garder le contrôle de nos cours d'eau". L'article cite une résolution très importante adoptée par le conseil de l'association des manufacturiers du Canada pour s'opposer à ce projet. Ainsi, nous avons non seulement la commission de conservation qui fait connaître ses vues par l'entremise de son président. . .

M. PARDEE: Le président n'est pas opposé au bill. Lisez sa lettre.

M. ARMSTRONG : En réalité il l'a condamné, il n'y a pas de doute à ce sujet. Nous avons non seulement la commission de conservation, mais aussi la commission hydro-électrique d'Ontario qui développe les chutes d'eau et fournit l'énergie électrique au plus bas prix possible, parce qu'elle a passé des marchés avec la Niagara Power Company . . .

M. PARDEE : L'honorable député espère-t-il que la commission hydro-électrique transmettra la force motrice de Niagara dans l'est d'Ontario?

M. ARMSTRONG : Elle n'entreprendra pas un travail semblable. Mais l'honorable député (M. Pardee) propose d'une part d'abandonner une des plus importantes forces hydrauliques du pays à des intérêts particuliers et pour rien. Et d'un autre côté nous avons une résolution très énergique de l'association des manufacturiers de Montréal qui condamne le projet. Je suis persuadé que si nous avions le loisir de prendre des informations nous en trouverions beaucoup d'autres. Nous pouvons être sûrs que lorsque des capitalistes particuliers possèderont ces privilèges ils imposeront des tarif élevés et ils pomperont assez d'eau dans le projet pour faire en sorte que ces tarifs semblent nécessaires.

M. TOBIN : Les tarifs sont soumis à la commission des chemins de fer .

M. ARMSTRONG : L'honorable député pense-t-il que les villes qui seront alimentées seront dans la même situation que si la commission hydro-électrique avait le contrôle des affaires?

M. PARDEE : Elles seront beaucoup mieux.

M. ARMSTRONG : L'honorable député (M Pardee) sait très bien qu'il n'oserait pas aller dans l'ouest d'Ontario pour soutenir ce qu'il dit.

M. PARDEE : Oui il l'oserait.

M. ARMSTRONG : Personne d'Ontario n'oserait aller dans l'ouest de la province et déclarer que la commission hydro-électrique ne donne pas à la population d'Ontario de la force motrice au plus bas prix.

M. SHARPE : Il n'oserait pas le dire ici.

M. PARDEE : Oui il ose le dire ici et ailleurs. Je dis que la commission hydro-électrique ne fournit pas de la force motrice dans plusieurs localités d'Ontario aux prix auxquels elle s'était engagée à le faire.

M. ARMSTRONG : C'est une façon très commode de s'en tirer. Cette phrase a deux sens: "Elle ne fournit pas de la force motrice aux prix auxquels elle s'était engagée à le faire." Elle a pu en fournir à des prix plus bas.

M. PARDEE: Je veux dire plus élevé.

M. ARMSTRONG: L'honorable député peut-il nommer quelques localités qui sont dans ce cas?

M. PARDEE: Je ne tiens pas à interrompre la discussion; l'honorable député peut continuer.

M. ARMSTRONG: Les attaques de mon honorable ami contre la commission hydro-électrique ne sont pas sérieuses. Cette résolution de l'association des manufacturiers, a été adoptée à l'unamimité. C'est une preuve de plus que le public est hostile à ce bill. J'espère que le ministre des Finances comprendra la justice de notre prétention et ne nous retiendra pas ici plus longtemps. Il est cinq heures moins le quart du matin.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député se retient lui-même. Je ne voudrais pas le retenir un seul instant.

M. ARMSTRONG: Je trahirais les intérêts de ceux que je représente et de ma province si je ne résistait pas à cette tentative de nous imposer par la force un projet aussi injuste. J'ai ici un autre article du "Star" de Montréal, portant la date du 21 février et intitulé: "Le barrage du Long-Sault."

L'hon. M. FIELDING: Pour éviter tout malentendu, il est peut-être utile que je répète toutes les deux heures qu'il n'y a absolument rien de fondé dans cette prétention de la gauche que nous voulons, par tous les moyens, faire adopter ce bill cette nuit. Il y a déjà plusieurs heures j'ai expliqué que si nos honorables adversaires veulent indiquer les articles du bill qu'ils désirent résumer, nous les réserverions pour que le bill soit de nouveau discuté en comité. Par conséquent, il est faux de dire que nous cherchons à faire adopter le bill ce soir.

M. SMYTH: Le ministre des Finances entreprend de nous faire la leçon?

L'hon. M. FIELDING: Je crois utile de répéter cela toutes les deux heures.

M. SMYTH: Ce sont les ministres qui porteront la responsabilité de ce qui arrive. Il est assez rare, dans un parlement britannique, de voir la minorité retarder l'expédition des affaires, pour combattre un projet de loi d'intérêt privé. Cela est de nature à nous faire croire qu'il y a quelque chose derrière cette tentative. Je remarque l'absence significative des représentants d'Ontario et je sais que pas un d'entre eux, à l'exception de l'honorable député de Rainy-River, qui a sur l'ordre du jour, un autre bill qu'il désire faire adopter, n'aurait le courage de se lever et d'attaquer la politique du gouvernement d'Ontario au sujet de la transmission de l'énergie.

Nous voyons l'honorable député de Carleton (N.-B.) se donner beaucoup de mal pour faire adopter ce bill, et nous sommes toujours portés à regarder d'un œil soupçonneux les projets qu'il défend. Ce n'est pas, sans une certaine défiance, non plus, que nous voyons le ministre des Finances intervenir activement dans la discussion d'un bill d'intérêt privé. Mon intention n'est pas de retarder les travaux de la Chambre, mais je veux que les intérêts de la population d'Ontario soient protégés.

La commission hydro-électrique a fait de grandes choses dans cette province et le peuple a approuvé le Gouvernement par une énorme majorité, aux dernières élections; de plus l'opposition dans la législature provinciale n'a pas craint d'approuver la politique ministérielle sur ce point.

Pour des raisons que je ne comprends pas, mais sur lesquelles j'aurai peut-être à revenir plus tard, ce sont les ministres et les députés de Québec, du Manitoba et du Nouveau-Brunswick, plus particulièrement du Nouveau-Brunswick, qui travaillent à imposer à la province d'Ontario une chose dont elle ne veut pas. Nous combattons ce soir pour les intérêts d'Ontario et les partisans de ce projet peuvent être certains que nous resterons ici jusqu'à dimanche matin, s'il le faut.

M. J. D. REID. Tout indique que le Gouvernement favorise le projet que nous discutons en ce moment, et je demande aux ministres d'écouter ce que le "Globe" du 9 février en dit. Si ce bill est adopté, le Gouvernement pourra permettre le barrage du Saint-Laurent, sans demander l'autorisation du Parlement. Je tiens ce renseignement d'une personne intéressée dans le projet.

M. CONMEE: Je répète encore une fois que l'honorable premier ministre a déclaré formellement que le projet sera d'abord soumis au Parlement; à deux reprises différentes, ce soir, l'honorable ministre des Travaux publics a fait la même déclaration et a ajouté que rien ne serait fait sans avoir été ratifié par la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a déjà quelque temps l'honorable député de Victoria-et-Haliburton a demandé au premier ministre si le Gouvernement consentirait au barrage du Saint-Laurent, au Long-Sault, sans soumettre d'abord la question au Parlement, et le premier ministre a répondu dans les termes les plus formels, que le Gouvernement ne le permettrait pas. Les plans doivent recevoir l'approbation du Gouvernement et le premier ministre a déclaré expressément que rien ne serait fait sans l'approbation du Parlement.

M. J. D. REID: Le ministre des Travaux publics déclare aussi que si ce barrage est construit, le Gouvernement verra à ce que le prix de l'énergie soit le même au Canada qu'aux Etats-Unis.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourvu que le privilège de construire le barrage soit accordé par le Parlement. Ce n'est pas le Gouvernement qui donenra cette autorisation, mais le Parlement.

M. J. D. REID: Le ministre peut-il me dire quels sont les prix que le Gouvernement exige par cheval-vapeur le long des canaux ou ailleurs?

L'hon. M. PUGSLEY: Les prix varient selon les localités et la valeur de l'énergie.

M. J. D. REID: Autrefois le Gouvernement exigeait un prix nominal de $2 par cheval-vapeur et il y a quelques années ce prix a été élevé à $4. On prétend produire 800,000 chevaux-vapeur, dont 400,000 appartiendront au Canada. En prenant le chiffre plus bas, ce pays recevra donc une somme de $800,000 par année.

M. CONMEE: Si la compagnie construit ce barrage elle devra construire aussi des conduites, des vannes, des ventelles et une foule d'autres choses. Tous ces travaux sont nécessaires dans le cas d'un canal; par conséquent nous ne pouvons pas espérer retirer de cette entreprise les mêmes profits que d'une écluse.

M. J. D. REID: Si l'honorable député veut visiter les canaux du Saint-Laurent, il se convaincra qu'il est dans l'erreur. Voyons par exemple ce qui se passe à Iroquois. Le propriétaire du pouvoir hydraulique à cet endroit cherche à vendre de l'énergie aux villes environnantes. Il lui a fallu creuser à une certaine distance du canal, ensuite il a dû construire des barrages et se rembourser de toutes ces dépenses avant de faire un bénéfice par la vente de l'énergie.

M. ROBERT SMITH: Mon honorable ami prétend-il dire que le propriétaire du pouvoir hydraulique à Iroquois, ne se sert pas en grande partie du canal construit par le Gouvernement, pour se procurer l'eau qui vient de la tête des rapides? Prend-il l'eau dans le canal du Gouvernement?

M. J. D. REID: Si cette compagnie construit un barrage sur le Saint-Laurent, elle épuisera l'eau et je ne vois pas quelle différence cela peut faire.

M. CONMEE: A Lachine, à Cornwall, à Welland, et à plusieurs autres endroits, la pression hydraulique existe déjà, grâce aux travaux exécutés par le Gouvernement.

M. J. D. REID: Je suis convaincu que la production de l'énergie par le projet en question ne coûtera pas aussi cher par cheval-vapeur que sur le canal Cornwall; mais cependant à ce dernier endroit le Gouvernement demande $4 par cheval-vapeur. Si on exigeait le même prix au Long-Sault, l'Etat retirerait une somme de $1,600,000 par année. Je crois qu'à l'heure présente, le Canada ne peut pas utiliser plus de 5 ou 10 p. 100 de cette énergie.

On ne peut pas s'attendre à ce que cette compagnie dépense de l'argent pour produire de l'énergie inutilement. Elle devra donc l'exporter.

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne le lui permettrais pas.

M. REID: Vous ne lui permettriez pas d'exporter?

L'hon. M. PUGSLEY : Non.

M. REID : Cette permission a déjà été accordée dans d'autres cas.

M. PARDEE : Il y a dans le bill une disposition qui le défend.

M. REID : Mon honorable ami (M. Pardee) n'a-t-il pas demandé à ce que l'exportation fut permise?

M. PARDEE : Dès que cette question est venue en discussion devant le comité, l'honorable député de Grenville (M. Reid) a prétendu que la grande objection était l'exportation de l'énergie, et il fut alors convenu que cette autorisation serait retranchée du bill.

M. SHARPE : Mais quand il fut question d'ajouter au bill que l'énergie ne pourrait pas être vendue à une compagnie ayant le droit de l'exporter, et l'honorable député (M. Pardee) s'y est opposé.

M. PARDEE : C'est vrai.

M. REID : Ainsi, cette énergie sera employée à favoriser les industries américaines.

M. PARDEE : Non. Avec le projet de mon honorable ami, projet dont il nous a parlé toute la nuit, ce barrage donnera autant d'énergie aux Américains qu'aux Canadiens. Notre but est d'encourager les industries canadiennes.

M. REID : La compagnie se propose de transmettre l'énergie jusqu'à Massena et à des centaines de milles plus loin, où il y a de grandes villes, pouvant consommer de grandes quantités d'énergie.

L'hon. M. PUGSLEY : Nous ne permettrions pas cela. Nous pourrions insister pour que la moitié de l'énergie développée reste au Canada.

M. REID : Mais il pourrait se former une autre compagnie autorisée à exporter l'énergie et de cette manière on éluderait la défense du gouvernement. On invoquerait ensuite les droits acquis et le gouvernement américain ne nous permettrait pas d'intervenir dans ces droits. Le ministre sait comme moi que 95 p. 100 de l'eau se trouve du côté américain.

M. CONMEE : Il n'en sera pas ainsi quand le barrage sera construit. Le but de ce barrage est d'égaliser et de régulariser l'écoulement de l'eau.

Cela coûtera un peu d'argent, mais on peut exécuter cette entreprise.

M. PERLEY: Non pas dans cette localité à cause du courant de la rivière et de la situation de ces îles. Les Américains réclameraient plus que la moitié de cette puissance et le Gouvernement ne va pas leur déclarer la guerre pour ce motif.

M. J. D. REID: Mais l'honorable ministre nous a dit que cette entreprise se rattachait à d'autres projets.

M. BLAIN: Répondant à une question que je lui ai posée, l'honorable ministre des Travaux publics a déclaré que cette puissance serait engendrée grâce à une digue que l'on construirait dans le Saint-Laurent.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai dit que je ne connaissais aucunement cette question, mais que j'imaginais que si l'on pouvait développer cette énergie en utilisant le Saint-Laurent, on pourrait tenter cette entreprise. Ce projet de loi ne contient aucune disposition qui empêche les promoteurs d'obtenir cette puissance ailleurs.

M. BLAIN: Cela suffisait amplement à mettre les membres du comité sous l'impression que cette compagnie devait recevoir d'une autre compagnie la puissance engendrée par cette dernière. Je demande à l'honorable ministre des Finances de m'indiquer l'objection qu'il peut soulever contre cette modification apportée à ce projet de loi soulevée au comité et que ses partisans ont refusé d'accepter.

Nulle disposition de cette loi ne pourra être interprétée comme autorisant la compagnie à pénétrer sur le territoire et dans les eaux appartenant à une province quelconque sans avoir obtenu, au préalable, en vertu d'un décret du conseil signé par le Lieutenant-Gouverneur avec le consentement de cette province, la permission de pénétrer dans ces eaux et de s'en servir.

Voilà, assurément, une disposition juste et raisonnable.

L'hon. M. FIELDING: On doit avoir invoqué de bonnes raisons pour demander le rejet de cette proposition. J'estime qu'il est admis que l'honorable député croit que cette compagnie se trouvera, d'une façon ou d'une autre, en conflit avec la commission hydro-électrique de l'Ontario. Je ne blâme pas le gouvernement de cette province sous ce rapport, mais j'ai toujours compris que ce que demandaient les promoteurs de cette entreprise, ce n'était pas un monopole, mais la concurrence. S'il en est ainsi, ils ne peuvent s'opposer à ce qu'une compagnie leur fasse concurrence. Si cette dernière compagnie ne peut fournir la puissance hydraulique à meilleur marché que ne le fait par sa décision la commission hydro-électrique de l'Ontario, elle ne trouvera personne pour l'encourager. Quoi qu'il en soit, je n'ai pas étudié suffisamment cette question pour me prononcer sur-le-champ sur ce projet de résolution dont l'honorable député vient de nous donner lecture.

M. BLAIN: L'honorable ministre a établi avec raison que la politique du gouvernement de l'Ontario a pour but d'encourager la concurrence en vue de diminuer le coût de l'usage de cette puissance. Mais comme le gouvernement de cette province a dépensé beaucoup d'argent pour mettre cette politique à exécution, le Gouvernement central n'a pas raison de faire disparaître les privilèges ainsi concédés.

M. RANKIN: Combien le gouvernement de l'Ontario a-t-il dépensé à cette fin?

M. BLAIN: Le crédit de la province a été engagé pour plusieurs millions.

M. RANKIN: C'est le gouvernement de l'Ontario qui a payé ce montant; mais ce sont les municipalités qui l'ont fourni.

M. PARDEE: Et cela ne sert à rien pour la partie qui se trouve à l'est de Toronto.

M. BLAIN: La province de l'Ontario n'a pu encore appliquer ce système par tout son territoire, mais elle se propose de fournir cette énergie aux municipalités comprises dans ce projet de loi. Quelle objection l'honorable ministre des Travaux publics peut-il soulever contre le projet de résolution que j'ai lu?

L'hon. M. PUGSLEY: Quand nous aborderons sérieusement la discussion du projet et que nous en arriverons à une dispotition qui permette qu'on propose cette résolution, je puis affirmer à l'honorable député que le comité étudiera soigneusement sa proposition. Mais, procédons à la délibération du projet et n'agissons donc pas comme des enfants.

M. PRICE: M'est avis que ce sont l'honorable ministre et ses amis qui agissent comme des enfants. Ce projet de loi est très sérieux; il embrasse un principe important et nous avons parfaitement raison de le combattre.

M. TURCOTTE: Quel est ce principe dont parle l'honorable député?

M. PRICE: Celui des droits provinciaux. Pourquoi l'honorable ministre ne veut-il pas accepter une proposition raisonnable et remettre l'étude de ce projet de loi jusqu'à ce que les plans soient connus, ce qui nous permettrait d'étudier cette question d'une façon pratique.

M. CARVELL: L'honorable député sait-il que ces plans n'ont rien à faire dans ce projet et qu'il y a, à la commission des voies fluviales, des plans qui se rapportent à une autre entreprise?

M. PRICE: Je connais tout cela; je sais qu'il s'agit à cette commission, non seulement du projet de loi que nous étudions maintenant, mais encore de toute l'entreprise qui s'y rattache. Pour ma part, je n'entends pas faire de l'obstruction et je favorise l'expédition de la besogne.

Une VOIX: Dans ce cas, discutez sérieusement.

M. PRICE: Nos adversaires ne nous en imposeront pas. Nos arguments et nos motifs valent les leurs.

L'hon. M. PUGSLEY: On n'a demandé le dépôt de ces plans qu'à minuit hier et il nous a été impossible de les produire. D'ordinaire mon honorable ami (M. Price) est un homme d'affaires sérieux.

M. PRICE: Merci.

L'hon. M. PUGSLEY: Et il regrette la façon dont la discussion a été conduite cette nuit. Les honorables membres de la gauche devraient reconnaître que c'est la majorité qui doit gouverner. Si l'on adopte le préambule et quelques dispositions non contentieuses, je m'adresserai au président de la commission des eaux limitrophes pour lui demander de nous remettre, si possible, les plans en question. Je suis prêt à faire tout en mon pouvoir pour empêcher la répitition du spectacle regrettable qui nous a été donné durant toute la soirée.

M. PRICE: Je sais que la majorité doit régner, mais, en même temps, la minorité a des droits qu'il est de son devoir de défendre. Je ne suis pas avocat; je suis un homme d'affaires, et je désire que l'on expédie la besogne de la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi ne pas adopter le préambule alors?

M. PRICE: Je ne l'approuve pas.

M. TOBIN: A quelle partie de ce projet de loi l'honorable député s'oppose-t-il?

M. PRICE: Je ne connais pas grand'chose de ce projet de loi.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. PRICE: J'en connais assez pour savoir que ce projet de loi affecte les droits de la ville de Montréal, droits qu'on devrait respecter.

M. CARVELL: Ce projet de loi ne concerne pas Montréal.

M. PRICE: Mais si.

M. CARVELL: En effet, je demande pardon à l'honorable député—ce projet de loi atteint la ville de Montréal.

M. PRICE: Honnêtement, j'ai déclaré que j'étais loin de connaître à fond toutes les dispositions de ce projet de loi, mais bien que l'honorable membre ait assisté à toute la discussion en comité, je parais connaître mieux que son auteur la nature de ce bill. J'estime que l'honorable député ne devrait pas montrer tant d'empressement à corriger un novice comme moi.

M. GEORGE TAYLOR: L'honorable ministre des Travaux publics vient de dire que nous nous conduisons comme des enfants. J'aimerais qu'il m'indiquât quel sont ceux qui se livrent à ces enfantillages. Il prétend que la majorité doit gouverner. Où se trouve cette majorité dans le cas actuel? Il ne s'agit pas d'une mesure ministérielle, mais d'un bill d'intérêt privé, et, sous ce rapport, tous les membres de la députation se trouvent sur un pied d'égalité. S'il s'agissait d'une mesure ministérielle, je m'abstiendrais immédiatement.

L'hon. M. PUGSLEY: Voici ce que je voulais dire: au lieu de gaspiller notre temps en discours inutiles, à cette heure déjà avancée de la matinée, demandons à la députation de se prononcer et alors nous saurons de quel côté se trouvera la majorité.

M. GEORGE TAYLOR: Il y a vingt-huit ans que je fais partie de cette Chambre, et c'est la première fois que je vois gaspiller ainsi inutilement le temps de la Chambre dans le cas d'un projet de loi d'intérêt local. Si l'on construit cette écluse, je tiens à demander comment feront les navires pour remonter ou descendre le fleuve en passant par ce canal.

M. ROBERT SMITH: D'après le plan proposé, le canal Cornwall restera tel qu'il est et l'on n'empêchera, pas plus qu'on ne le fait aujourd'hui, les bateaux de remonter et de descendre par ce canal.

M. GEORGE TAYLOR: Le niveau de l'eau ne se trouverait-il pas élevé par cette digue?

M. ROBERT SMITH: Non, le niveau de l'eau ne sera pas élevé à la tête du canal Cornwall. On ne peut élever ce niveau plus que ce qu'il est aujourd'hui à la tête de ce canal.

M. GEORGE TAYLOR: Mais la digue se trouvera, en vérité, à la tête du canal?

M. ROBERT SMITH: Non pas. Cet ouvrage ne sera pas assez élevé pour que l'eau le dépasse à la tête du canal Cornwall. La digue projetée se trouve à environ 5 milles en aval de la tête du canal Cornwall; le courant est assez considérable à cette distance et l'on projette d'élever le niveau de l'eau à la même hauteur à la tête du canal Cornwall.

L'hon. M. PUGSLEY: Passons au vote.

M. GEORGE TAYLOR: Il est maintenant sept heures moins le quart. Pourtant, l'honorable ministre des Travaux publics a dit que nous étions des enfants parce que la majorité doit régner.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit que les honorables députés étaient des enfants. J'ai affirmé que nous devrions nous mettre au travail au lieu de rester ici à seule fin de gaspiller le temps du comité et, par suite, l'argent du public en discussions inutiles.

M. GEORGE TAYLOR: Le Gouvernement soutient un projet de loi d'intérêt privé auquel il n'est aucunement intéressé, à moins que ce ne soit pour constituer un monopole, et c'est le devoir de l'opposition d'empêcher que le pays soit ainsi frustré et s'il est nécessaire nous resterons ici jusqu'à samedi à minuit.

L'hon. M. PUGSLEY: Demandons à la Chambre de se prononcer par son vote, et nous verrons de quel côté la majorité se rangera.

M. GEORGE TAYLOR: Le vote ne se prendra pas. L'honorable ministre dit qu'il ne parle pas au nom du Gouvernement, puis il ajoute que le Gouvernement a fait sien ce projet de loi.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai rien dit dans ce sens. Je ne veux pas qu'on tire une conclusion semblable des observations que j'ai faites. J'ai dit: Prenons le vote et, alors, nous verrons en quel sens se prononcera la majorité. Celle-ci se rangera d'un côté ou de l'autre.

M. ROBERT SMITH: Le canal Cornwall s'écarte du fleuve à l'extrémité est de la ville de Cornwall; il longe le rivage du fleuve et passe par une série d'écluses. Sur le côté canadien, la distance entre la tête du canal et le barrage est d'environ 8 milles. Il y a là des îles entre les deux chenaux. A l'île Sheik, du côté canadien, il y a une chute d'une trentaine de pieds, et le barrage que l'on se propose de construire se trouvera beaucoup plus loin, en aval.

M. PRICE: Si je comprends bien l'honorable député de Stormont (M. Robert Smith), le barrage qu'on établira en travers du fleuve élèvera d'une trentaine de pieds le niveau des eaux, mais n'aura aucun effet sur l'écluse. Par conséquent, le service du canal n'en sera pas entravé. L'honorable député est sans doute fermement convaincu que le barrage sera construit en cet endroit-là.

M. ROBERT SMITH: Je me fonde sur les indications des plans.

M. PRICE: J'ai demandé des renseignements; or, le ministre semble maintenant avoir des doutes à ce sujet.

M. ROBERT SMITH: Je dis que c'est là ce que la compagnie propose au Gouvernement.

M. PRICE: Dans ce cas, les plans ont dû être soumis au ministère des Travaux publics. Je serais fort aise de savoir si le ministre (M. Pugsley) est en complet accord avec l'honorable député de Stormont. Ayant eu les plans sous les yeux, il doit savoir à quoi s'en tenir.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne croyais pas dans le temps—et ce n'est pas encore mon avis—que les plans des travaux projetés sur le Saint-Laurent eussent aucunement rapport à ce bill, et je ne me sens pas disposé à fournir les renseignements qu'il demande. Mais les plans ont été soumis au Gouvernement; la commission des eaux limitrophes en est actuellement saisie. Autant que je me rappelle, le barrage s'y trouve indiqué à une grande distance en aval des écluses du canal Cornwall, et l'ingénieur a affirmé, je crois, que ces travaux de construction ne gêneraient en rien le passage du canal. Nous examinerons tout cela quand le moment sera venu de prendre une détermination.

M. PRICE: Comme le débat dure depuis très longtemps, j'aimerais à signaler la situation à l'attention de mon honorable ami, le ministre des Finances (M. Fielding). Je le fais avec quelque hésitation; car c'est la première fois que j'ai l'honneur de m'adresser à lui. Néanmoins, nul plus que moi n'apprécie aussi complètement sa bonhomie et sa bonne humeur. Il me semble donc que nous avons perdu beaucoup de temps.

Des VOIX: Très bien! très bien!

M. PRICE: Mais à qui la faute? Il passe un peu sept heures. Si le ministre y tient, nous sommes prêts à siéger jusqu'à samedi soir. Mais cette manière d'agir est absurde; nous devrions nous comporter comme des hommes pratiques, d'une manière digne des représentants du peuple canadien.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi ne le faites-vous pas?

M. PRICE: Nous ne voulons pas autre chose. Nous avons de graves objections à ce projet de loi—peut-être pas tant au bill même qu'à ce qui en découle. Mieux vaudrait dans notre intérêt commun renvoyer l'examen du bill à une autre séance où les bills d'intérêt privé seront mis à l'étude; dans l'intervalle, on pourra déposer les renseignements sur le bureau de la Chambre. Nous voulons bien étudier la question en nous plaçant à un point de vue raisonnable, et si, comme je le crois, nous devons être vaincus, eh bien! nous le serons, voilà tout. Mais ne vaudrait-il pas mieux en venir à une entente et faciliter l'expédition des affaires de la Chambre? Si le ministre ne veut pas, certes, nous sommes prêts à combattre.

M. HUGHES: Il y a eu quelque discussion au sujet de la position des écluses. L'honorable député de Stormont aurait-il l'obligeance de nous dire où se trouverait les barrages en question?

M. R. SMITH: Le premier barrage que l'on projette de construire du côté américain partira de l'extrémité inférieure de l'île du Long-Sault pour aboutir à la terre ferme; on se propose d'y construire une écluse. Le second barrage sera établi entre l'île du Long-Sault et l'île Barnhardt, et le troisième entre le bas de l'île Barnhardt et la berge du canal Cornwall, à environ huit milles de la tête du canal et quatre milles de l'endroit où il aboutit.

M. COWAN: Je ne veux pas de cette preuve accessoire à l'égard de documents qui existent et que l'on pourrait déposer à bref délai. Nul tribunal ne voudrait s'arrêter un seul instant à pareille preuve. Au dire de tel député, le barrage se trouvera ici; tel autre soutient qu'on le construira là, et nous ignorons où il se trouvera. Suivant le ministre des Travaux publics, le barrage pourra être établi en aval ou en amont de Montréal; mais, dit-il, en quelque endroit qu'on le construise, il n'aura aucun effet sur le canal Cornwall. Ayant les plans sous les yeux, nous saurions où le barrage se trouvera situé, nous saurions s'il doit gêner le passage du canal.

Nous avons passé la nuit en vaine discussion parce que le ministre des Travaux publics ne se rappelle plus en quel endroit le barrage sera construit. C'est la majorité, a-t-il dit, qui gouverne; c'est vrai, mais elle doit user de justice. Si l'on a rien à cacher, qu'on dépose les plans; nous laisserons ensuite adopter ce projet ministériel.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas n'est besoin que je répète encore une fois qu'il ne s'agit pas ici d'un projet de loi ayant l'appui du Gouvernement. Les membres du cabinet et les députés ministériels sont parfaitement libres, à ce sujet, de voter comme bon leur semble.

M. COWAN: Que le ministre ne vienne pas prétendre qu'il n'a pas fait de ce projet de loi une mesure ministérielle; il sait fort bien que le bill a l'appui de tous les membres de la droite. A lui et au troupeau de ses partisans, je dois dire que chaque fois qu'ils tenteront d'aliéner les utilités publiques du Canada au profit de quelque compagnie privée, les membres de la gauche seront là pour les combattre. L'honorable député de Lambton-ouest prétend-il que cette compagnie ne se procurera pas la force motrice de la St. Lawrence Power Company?

M. PARDEE: Je l'ignore; le bill est muet sur ce point.

M. COWAN: Puisque l'honorable député n'en sait rien, il devrait, en justice, renvoyer l'examen du projet de loi jusqu'à ce qu'il ait pu se convaincre que cette compagnie doit obtenir la force motrice de la St. Lawrence Power Company qui, de concert avec une compagnie américaine, se propose d'établir des barrages en travers du Saint-Laurent. Que les membres de la droite se lèvent pour me dire que cette compagnie ne se fera pas fournir l'énergie par la St. Lawrence Power Company; qu'ils se lèvent à tour de rôle, car je tiens à faire consigner leur assertion. Je ne conçois pas que des hommes soient assez fortement engagés envers des compagnies privées pour perdre de vue l'intérêt général.

M. TOBIN: L'honorable député dit-il que nous sommes engagés envers des compagnies privées?

M. COWAN: D'après ce que je puis voir, l'honorable député de Richmond-et-Wolfe et ses pareils se sont engagés corps et âme à faire adopter ce projet de loi.

M. TOBIN: Je soulève la question de règlement. L'honorable député (M. Cowan) affirme que le représentant de Richmond-et-Wolfe et ses semblables se sont engagés envers des compagnies privées. Je vous prie, monsieur le président, de l'obliger à retirer ces paroles.

M. le PRESIDENT: Je ne crois pas que l'honorable député de Vancouver (M. Cowan) se soit exactement servi du langage que lui attribue l'honorable député. Je l'inviterai à répéter ce qu'il a dit.

M. COWAN: D'après ce que je puis voir, ai-je dit, l'honorable député de Richmond-et-Wolfe et ses collègues de la droite se sont engagés corps et âme—je parle au figuré—à faire adopter ce projet de loi.

M. CARVELL: J'en appelle au règlement.

M. le PRESIDENT: L'honorable député de Richmond-et-Wolfe a soulevé la question de règlement et cité certaines paroles que le représentant de Vancouver lui semblait avoir prononcées. L'honorable député (M. Tobin) ne me paraît pas les avoir citées textuellement. Je crois que l'honorable député de Vancouver a répété ce qu'il avait dit d'abord, et bien qu'il se soit servi d'un langage excessivement énergique, je ne sache pas qu'il ait enfreint le règlement.

M. COWAN: Je ne songe aucunement à accuser certains membres de la droite de vouloir forcer l'adoption de ce projet de loi. Je serais bien aise d'entendre quelque député ministériel se déclarer contraire à ce bill. Je remarque que le ministre des Travaux publics a mis une insistance étrange à répéter que mieux vaudrait en finir en mettant la question aux voix. Cette insistance dénote un singulier manque de principes, beaucoup de ruse et une grande habilité en l'art de faire voter des projets de loi à la hâte. Dois-je comprendre que le ministre n'entend pas qu'il soit conféré de nouveaux pouvoirs à la faveur de la loi de 1901?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai déjà dit que le Gouvernement n'a pris aucune détermination à cet égard.

M. COWAN: Mais les plans ont été soumis au Gouvernement; le ministre les garde pour lui, il ne veut pas les montrer aux membres du comité; et cependant, toute la discussion porte sur ces plans qu'on ne veut pas nous laisser voir, que l'on cache, que le ministre enfouit dans les archives de son département et n'ose pas déposer sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY : Je le répète, ils sont actuellement devant la commission mixte des eaux limitrophes.

M. COWAN : Je reprendrai volontiers ma place s'il se trouve quelqu'un pour faire voir que l'on a quelque semblant de raison de ne pas communiquer ces plans à la Chambre. Silence. Est-ce à dire que les ministériels sont à bout de ressources? Est-ce à dire que le ministre des Travaux publics et ses partisans en sont tellement réduits à quia qu'ils ne peuvent même pas dire pour quelle raison on ne met pas ces plans sous les yeux de la Chambre ? On me dit qu'ils dorment; or, je vois de mes yeux qu'il n'en est rien. S'ils étaient endormis, je crois que la nature, qui révèle parfois la vérité au moment où on s'y attend le moins, se chargerait de nous apprendre où se trouvent ces plans et quelle en est la nature.

Non, monsieur le président, il ne suffit pas de répondre que le ministre et ses partisans sommeillent, car s'ils étaient endormis, la vérité ne tarderait pas à se révéler. L'honorable député de Humboldt (M. Neely) veut-il que l'on cède à une compagnie américaine cette source d'énergie qui appartient au public?

M. NEELY: Ce n'est pas là la question dont la Chambre est saisie.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Les honorables députés contractent l'habitude de s'adresser la parole d'un côté à l'autre de cette salle, tout en restant assis. On ne devrait pas interrompre celui qui a la parale.

M. COWAN: Ayant écouté le représentant de Humboldt (M. Neely), je désire vivement avoir la mesure de ses idées. Avant d'aller déjeuner, je voudrais apprendre où, d'après lui, cette compagnie se procure la force qu'elle doit transmettre. L'honorable député ne répond pas et ma curiosité n'est pas assouvie.

Monsieur l'Orateur, je voudrais discuter sérieusement cette question, mais il est difficile de le faire, vu l'absurdité de faire reposer tout le projet sur des plans que le représentant de Stormont voit d'un certain œil tandis que le ministre des Travaux publics les voit à travers des lunettes noires. Et ceux qui ont vu les plans viennent nous dire ce qu'ils ont oublié et, en fin de compte, nous ne connaissons rien des plans ni du barrage.

M. CARVELL: Le représentant de Vancouver nous a appris qu'il se propose de se rendre chez lui et de déjeuner. J'ai connu des gens qui tenaient des propos étranges parce qu'ils avaient ingurgité quelque chose, mais je n'ai jamais entendu personne parler aussi étrangement que l'honorable député parce qu'il n'avait rien pris. Il est facheux qu'il ait cru bon de gâter cette agréable soirée. Car, bien qu'on ait purement et simplement causé de l'obstruction, on s'est montré très aimable.

Le représentant de Victoria-et-Haliburton a prononcé un bijou de discours. Il n'a rien dit de désagréable; en réalité il n'a absolument rien dit. Il n'a que répété ce que d'autres ont dit pour lui, de sorte qu'il n'a pas été obligé de mettre à contribution ses ressources intellectuelles, ni mêmes ses forces physiques. Le député de Lambton-est a fait de l'obstruction en vrai galant homme. Le représentant de Leeds désire s'en aller chez lui, mais il n'a pas proféré de paroles désagréables. Quant au représentant de Vancouver, je lui rappellerai que le présent bill a pour objet de constituer en corporation une compagnie pour la transmission de l'énergie électrique.

M. COWAN: Quelle énergie électrique?

M. CARVELL: Si l'honorable député ignore ce qu'est l'énergie électrique ce n'est pas la peine de le lui expliquer.

M. COWAN: Je sais ce qu'est l'énergie électrique et je pourrais faire une conférence intéressante sur ce sujet. Mais où la prend-on dans le présent cas?

M. CARVELL: On la tire des chutes d'eau.

M. COWAN: De quelles chutes d'eau?

M. CARVELL: De celles qui se trouvent quelque part dans le Saint-Laurent—j'ignore où. Et peu m'importe. Et je crois que les riverains du Saint-Laurent ne s'en soucient guère. Si les membres de l'opposition sont d'avis que leur conduite leur vaudra des avantages politiques, grand bien leur fasse. La province d'Ontario n'est pas tout le Canada et nous ne sommes pas tous enchaînés au char de triomphe de la commission hydro-électrique, bien que le représentant de Vancouver le soit peut-être.

M. COWAN: Ou lié à l'intérêt public.

M. CARVELL: Je suis lié à l'intérêt public et je considère que ma conduite le favorise. L'honorable député m'a fait l'honneur d'insinuer que j'ai eu un motif pour chercher à imposer le présent bill. Je ne suis aucunement intéressé. Je ne fais pas partie du comité des bills d'intérêt privé. J'appuie ce projet de loi parce que je pense qu'il sera utile au public. J'ai déclaré déjà que peu m'importe le nombre des compagnies de transmission ou d'autres services d'utilité publique qui s'établissent dans ma circonscription électorale—plus il y en a, le mieux c'est. Bien qu'il ait employé une heure et demie à combattre le présent bill, le député de Vancouver n'a pas eu de remords de conscience lorsqu'il a fait adopter par la Chambre le bill (n° 118) qui conférait à ses amis de la Colombie-Anglaise les mêmes pouvoirs qu'il veut refuser à d'autres.

M. CONMEE: Et sans tenir compte de la province!

M. COWAN: Quel bill—comment est-il intitulé?

M. CARVELL: Le bill 188. L'honorable député sait à quoi s'en tenir. Il n'est pas aussi naïf qu'il en a l'air. Il y a deux semaines à peine il a fait adopter par la Chambre ce bill qui confère à ses amis des pouvoirs qu'il voudrait maintenant refuser à d'autres. Et il insinue à dessein que le ministre des Travaux publics cache la vérité, retient les plans . . .

M. l'ORATEUR SUPLLEANT: Pour rendre justice au représentant de Vancouver, il faut dire qu'il a retiré cette assertion.

M. CARVELL: Mais il l'a réitérée.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je ne le pense pas.

M. CARVELL: Je m'incline devant votre décision; cependant, il n'a retiré cette assertion qu'après avoir été contraint de le faire. Il sait que le bill concernant la compagnie de force du Saint-Laurent, adopté en 1901, n'est pas actuellement en discussion. Si cette compagnie existe encore et si elle a rempli les conditions imposées par sa charte, elle a le droit de construire ses lignes de transmission, indépendamment du présent bill. Dans ce cas, à quoi sert

de prétendre que cette compagnie n'est qu'une compagnie auxiliaire?

M. TAYLOR : La loi ne lui confère pas le droit d'expropriation.

M. CARVELL: Oui. L'article 14 lui confère ce droit.

M. S. SHARPE: Elle ne lui confère pas le droit d'entrer dans une municipalité sans le consentement de celle-ci.

M. CARVELL: Non. Mais qu'est-ce que cette loi a à faire dans la présente discussion?

M. G. TAYLOR: La loi ne lui confère mêmes.

M. CARVELL: Le représentant de Leeds veut-il empêcher la distribution de l'énergie électrique dans sa circonscription?

M. GEORGE TAYLOR: Certainement, si elle doit entraîner la ruine de la navigation du Saint-Laurent.

M. CARVELL: Trois ou quatre heures durant on s'est opposé à l'odoption du projet de loi parce qu'elle contrecarrerait les desseins de la commission hydro-électrique. Maintenant on invoque une autre raison: la navigation du Saint-Laurent. L'honorable député sait-il que le Gouverneur en conseil doit approuver les plans? Et n'a-t-il pas entendu le ministre des Travaux publics déclarer que, lorsque les plans lui ont été soumis, il les a transmis à la commission des voies fluviales pour qu'elle fasse une enquête, et que la commission n'a pas encore présenté son rapport. Est-il raisonnable de différer l'adoption d'un bill relatif à une compagnie de transmission du courant électrique, parce qu'il pourrait, en théorie, nuire à la navigation dont les intérêts sont confiés à la commission des voies fluviales. Naturellement, la loi permet à ces messieurs de dire: Nous ne voulons pas que ce bill soit adopté; nous sommes assez robustes pour prolonger la séance jusqu'à samedi soir, et pour recommencer la semaine prochaine à siéger de lundi jusqu'au samedi suivant. Pourtant, je crois qu'ils feraient mieux d'avouer qu'ils repoussent ce bill parce qu'il contrecarre les desseins du gouvernement d'Ontario. Les membres de la gauche feraient mieux de confesser franchement qu'ils combattent ce projet de loi à la demande et d'après les ordres de la province d'Ontario. S'ils font cet aveu, nous saurons exactement quels obstacles il nous faudra surmonter. Mais je prie nos collègues de ne pas se retrancher derrière le prétexte puéril qu'ils désirent que le ministre des Travaux publics produise d'une manière ou d'une autre les plans d'un projet qui est sur le métier relativement à l'endiguement du Saint-Laurent, et qui n'a aucun rapport avec le bill que nous discutons, projet qui est entre bonnes mains sous la surveillance de la commission des voies fluviales et du ministère.

M. SAMUEL SHARPE: Je demanderai à l'honorable député qui vient de reprendre son siège si le présent débat n'a pas une portée plus grande que s'il avait simplement trait à l'adoption de ce projet de loi. Je crois qu'il est une question plus importante que l'opposition a offerte à ce projet de loi: celle du principe qu'il met en jeu. Il s'agit de savoir si, lorsqu'un simple député dépose un bill et que le chef de l'opposition demande que ce bill soit réservé jusqu'après la communication de certains papiers, la dicussion ne devrait pas être renvoyée à plus tard.

Le chef de l'opposition veut obtenir de plus amples renseignements, et son désir devrait être exaucé sinon de plein droit, du moins par courtoisie. On a laissé croire au public qu'il aurait accès à ces plans. M. Gibson, le président de la commission des eaux internationales, a déclaré à Toronto que le Gouvernement et la commission ont ces plans, mais on refuse de les communiquer aux représentants du gouvernement d'Ontario. Il est certainement étrange que, lorsque des intérêts d'une importance vitale sont en jeu, les représentants de la province d'Ontario n'aient pas l'occasion de voir les plans d'après lesquels le comité est censé se guider. C'est un grand manque de courtoisie, ce semble, de fournir aux une des renseignements qu'on refuse aux autres. On ne permet pas aux représentants de la province d'Ontario, des grands intérêts qui s'opposent à ce projet, de voir les plans qu'on montre à ceux qui favorisent le projet.

M. MIDDLEBRO: En jetant un coup d'œil sur les amis du ministère, je constate qu'ils sont au nombre de 26 dont quatre seulement viennent de la province d'Ontario. L'un d'eux est le parrain du projet de loi, un autre est le terrible député de Rainy-River qui surveille toujours les intérêts de la population d'Ontario, le troisième dort et le quatrième n'a pas encore ouvert la bouche. Aussi, il me semble que les intérêts de la province d'Ontario seraient pitoyablement négligés s'il fallait s'en rapporter aux députés ministériels qui représentent cette province.

On a parlé du bill concernant le pas de Burrard que le comité des chemins de fer a approuvé l'autre jour. Ainsi que je l'ai déjà fait observer, bien que le Gouvernement ait accordé le droit d'expropriation à cette compagnie, il l'a conféré à une compagnie qui a fourni une preuve écrite établissant qu'elle était la mandataire de cinq ou six municipalités de la Colombie-Anglaise, municipalités qui renferment la moitié de la population de cette province. Lorsque nous lui avons demandé si elle consentait à exécuter son entreprise

sans rien exiger, elle a répondu affirmativement.

Conséquement on ne peut pas dire que c'est une compagnie constituée pour d'autres intérêts que ceux de la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. PUGSLEY: Si c'est la prétention, pourquoi ne l'a-t-on pas dit dans le bill?

M. MIDDLEBRO: Parce que le ministre des Chemins de fer lui-même a dit que ce n'était pas une proposition raisonnable, et c'est à sa demande que l'on a inséré un article donnant à la compagnie le droit d'exiger paiement. Mais le peuple de la Colombie-Anglaise en a eu le bénéfice, parce que c'était une entreprise publique dans laquelle était intéressée la moitié de la population de la province.

Mais voyons un peu si l'attitude de l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) est bien logique. Il a parlé pendant plusieurs heures en faveur de la charte du chemin de fer du fleuve Nelson, basant son argumentation sur le fait que ce bill n'accordait aucun pouvoir d'expropriation de chutes d'eau. Mais maintenant il prétend que nous ne devons pas nous opposer à ce bill de transmission d'énergie électrique, bien qu'il donne des pouvoirs d'expropriation. Dans le bill de 1901, nous avons stipulé expressément que la compagnie ne devra pas s'installer sur le territoire d'aucune municipalité sans son consentement. Mais le bill actuel tend à agrandir ces pouvoirs et à donner à la compagnie pouvoir de s'établir sur le territoire d'une municipalité malgré la volonté de ses habitants. Dans les bills que nous avons adoptés pendant la présente session, nous avons inséré des dispositions spéciales refusant aux compagnies tous droits d'expropration de chutes d'eau comme dans le bill.

M. HUGHES: Je ferai remarquer qu'il n'y a pas de ministre de la couronne dans la Chambre. D'après le règlement le débat devrait prendre fin.

M. CARVELL: Nous discutons un bill privé et la présence d'un ministre n'est pas nécessaire.

Le PRESIDENT (M. Rivet): Je ne crois pas que l'objection soit valable.

M. MIDDLEBRO: Où est la logique de l'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) en présence des faits que je viens d'exposer.

M. CARVELL: Si l'honorable député désire une réponse, je lui dirai qu'en ce qui concerne la compagnie Ontario and Michigan Power ce bill a été combattu aussi ardemment que celui-ci, et le promoteur, pour le faire adopter, a consenti à accepter presque tout ce que l'on proposait. Mais depuis 1901, la commission des chemins de fer a été créée, et l'article 247 de la loi des chemins de fer qui a créé cette commission dit que si une compagnie comme celle dont nous discutons le bill en ce moment ne peut obtenir le consentement d'une municipalité de s'établir dans ses limites, il faudra obtenir ce consentement de la commission des chemins de fer. Je crois que pour l'uniformité, tous nos bills devraient contenir cette condition.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député n'a pas apporté cet argument à l'appui du bill du fleuve Nelson.

M. CARVELL: Je ne crois pas avoir ouvert la bouche dans la discussion sur ce bill.

M. MIDDLEBRO: Mais oui. La nuit dernière, lorsque j'étais. . .

M. CARVELL: C'est vrai, je croyais que l'honorable député faisait allusion au bill de Vancouver.

M. MIDDLEBRO: La nuit dernière l'honorable député disait que nous devions adopter le bill de la ligne du fleuve Nelson, parce que l'on n'accordait aucun pouvoir d'expropriation à la compagie; aujourd'hui il dit que nous devrions adopter le bill qui accorde des pouvoirs d'expropriation.

M. CARVELL: Je parle de lignes de transmission établies dans les limites d'une municipalité.

M. MIDDLEBRO: Mais nous accordons des pouvoirs d'expropriation au sujet de propriétés particulières.

M. CARVELL: Un bill concernant l'exploitation d'une ressource publique serait impraticable sans cela.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député (M. Carvell) ne s'accorde pas avec le ministre des Chemins de fer qui a déclaré que la politique du Gouvernement était que chaque bill de chemin de fer devait contenir un article refusant le pouvoir de transmettre de l'électricité qu'avec le consentement des parties intéressées.

M. CARVELL: Alors je ne m'accorde certainement pas avec lui.

M. MIDDLEBRO: Si nous enlevons les pouvoirs d'expropriation, la municipalité qui désire obtenir le service de la commission hydro-électrique pourra l'obtenir. Mais si nous donnons à cette compagnie des pouvoirs d'expropriation en vertu de la loi des chemins de fer, alors nous ouvrons la voie aux entremetteurs.

M. CARVELL: L'honorable député dit que la municipalité devrait être laissée libre de préférer la commission hydro-électrique. Mais de ce côté-ci (la droite), nous disons que cette compagnie, ainsi que plusieurs autres, devraient être autorisées à s'éta-

blir dans une municipalité quand elles le voudront. Que la concurrence soit aussi libre que possible. La commission hydro-électrique veut avoir le monopole.

M. MIDDLEBRO: Pour l'avantage du public.

M. CARVELL: J'espère que le Parlement n'accordera jamais un monopole à la commission hydro-électrique ou à aucune autre corporation. L'honorable député (M. Middlebro) prétend-il que si ce bill devient loi, et que cette compagnie pose des lignes de transmission jusqu'à Brockville, cela empêchera, légalement ou autrement, la commission hydro-électrique de s'installer à Brockville?

M. MIDDLEBRO: Cela signifie que des poteaux seront posés, des fils seront tendus, les maisons seront reliées par les fils, et la commission hydro-électrique sera pratiquement empêchée de s'établir dans la ville.

M. CARVELL: Juridiquement ou par l'effet de la concurrence?

M. MIDDLEBRO: La compagnie en question s'y installera en maître, comme la compagnie du téléphone Bell l'est aujourd'hui, ce qui empêchera toute autre compagnie de s'y étalir.

M. CARVELL: La conclusion logique du raisonnement de l'honorable député est que si la commission hydro-électrique s'installe dans une municipalité, elle pourra faire payer les prix qu'elle voudra aux consommateurs, et ces prix pourraient même être plus élevés que s'il y avait concurrence.

M. BRODER: L'honorable député (M. Carvell) semble se faire le conseiller de l'opposition et lui dire comment plaider sa cause.

M. CARVELL: L'honorable député (M. Middlebro) m'a demandé mon opinion.

M.. BRODER: Je suis surpris que l'honorable membre, défenseur attitré de l'intérêt public, ait permis l'adoption d'un bill aussi extraordinaire que celui de l'honorable député de Vancouver (M. Cowan).

M. CARVELL: Je n'ai pas dit que c'était un bill extraordinaire. J'ai dit que c'était un bill acceptable.

M. BRODER: A propos de monopole, je crois que la population dans la région comprise dans ce bill décidera promptement, indépendamment de toute opinion politique, si elle acceptera l'énergie électrique de la commission hydro-électrique ou d'une autre compagnie.

M. CARVELL: Pourquoi ne s'abonnerait-elle pas aux deux?

M. BRODER: Parce que la commission hydro-électrique offre de fournir l'électricité au prix de revient, et plus le nombre de ceux qui la prendront sera petit, plus le prix sera élevé pour ceux qui l'accepteront.

M. NEELY: Si la commission hydro-électrique fournit l'électricité au prix de revient il n'y a aucun danger alors d'autoriser cette compagnie, parce que d'après le raisonnement même de l'honorable député elle sera dans l'impossibilité de faire aucune concurrence.

M. BRODER: Les prix varient suivant le coût de transmission, et mon raisonnement est que moins il y aura de municipalités qui prendront l'énergie électrique de cette compagnie, plus élevés seront les prix de transmission, et conséquemment le prix de l'énergie. Mais mon plus fort argument contre ce bill est qu'il n'est que l'avant-garde d'un bill plus considérable qui nous sera soumis pour accorder à une compagnie particulière la main-mise sur les forces hydrauliques du fleuve Saint-Laurent. Qu'arrivera-t-il si nous ralentissons le cours de ce fleuve par la construction du barrage projeté.

M. CARVELL: Vous aurez de l'eau morte.

M. BRODER: Il se formera du frazil et l'eau inondera les terres.

M. CARVELL: Le frazil ne se forme que dans les eaux courantes. Seule l'eau morte gêle.

M. BRODER: Même si l'eau gèle, le courant de la rivière en amont passera sur la glace à une vitesse de plusieurs milles à l'heure. L'honorable député de Stormont (M. Smith) a éludé la question quant à la hauteur du barrage projeté. L'intention première était de lui donner 54 pieds. Maintenant on descend jusqu'à 42 ou 45 pieds. Le canal de Cornwall a 11 milles de longueur et une chute de 48 pieds avec six écluses. Mon honorable ami a dit que ce barrage sera construit à 5 milles de la tête du canal, de sorte qu'il serait de 45 pieds de hauteur à 6 milles de l'extrémité inférieure du canal.

Dans cette question il faut aussi considérer les intérêts de la navigation sur le fleuve et les intérêts de la population dans cette région. A l'heure présente les Américains ont besoin de nos canaux pour remonter le Saint-Laurent. L'honorable député de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) paraît décidé à ce qu'ils aient un canal sur la rive américaine. Pour ma part, je ne tiens pas à leur concéder ce privilège sur le fleuve Saint-Laurent qui est une des grandes richesses du Canada.

M. CARVELL: Dans le bill actuel, il n'est pas question de barrer le Saint-Laurent. De plus, le ministre des Travaux publics déclare que l'intention de cette compagnie est de construire un barrage qui ne nuira pas à la prise d'eau du canal Cornwall. L'honorable député de Dundas fait erreur dans ses

calculs. Si le barrage est construit à 7 ou 8 milles en bas de l'entrée du canal, cela donnera un parcours de 8 ou 9 milles à niveau égal de manière à former un lac qui gèlera en hiver et où il n'y aura pas de frazil. Toute la question est de savoir si la Chambre va permettre à la compagnie de construire une ligne de transmission allant à divers endroits dans Ontario et la province de Québec.

M. McGRATH: Je considère comme une insulte faite à cette Chambre de nous retenir ici toute la nuit pour discuter un bill d'intérêt privé. Il est facile de dire qu'il ne s'agit dans le moment que de la construction d'une ligne de transmission. Mais il faut que cette compagnie prenne son énergie quelque part. Et vu que les hommes d'affaire à Montréal et le long du Saint-Laurent sont opposés à ce projet, ce bill devra être réservé jusqu'à ce que la question du barrage du Saint-Laurent soit en discussion devant la Chambre. De sorte que les deux questions qui sont intimement liées l'une à l'autre puissent être étudiées ensemble.

M. GOODEVE: Nous ne demandons pas le renvoi du bill.

Tout ce que nous demandons, c'est qu'on ne perde pas de vue les diverses questions qui se soulèvent dans l'espèce. Les membres de la députation, tant de l'un que de l'autre partis, commencent à se dire que nous devrions mettre plus de soin à la conservation des grandes ressources naturelles qui sont visées par le projet de loi. On reconnaît que la commission des voies navigables est actuellement saisie de cette question, et nous demandons simplement que l'examen en soit différé jusqu'à ce que le rapport de cette commission ait été déposé. Ce n'est pas ici une mesure ministérielle; c'est simplement un bill d'intérêt privé à l'avantage de particuliers qui demandent la concession de privilèges étendus. Il nous incombe, dans les circonstances, d'exiger qu'on nous renseigne pleinement avant de nous demander d'adopter cette proposition. L'honorable représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) a déclaré qu'il se faisait l'avocat du principe de la libre concurrence. Il n'ignore pas que s'il n'existe pas effectivement de texte de loi interdisant le fonctionnement de deux compagnies pour la production de la force dans une même municipalité, une compagnie déjà installée est souvent en mesure d'empêcher une compagnie rivale de prendre pied. Dans notre région de l'Ouest, lorsque les premières lignes de téléphone furent installées, on établit un certain tarif; plus tard une autre compagnie se présenta, puis se fusionna avec la première, et aussitôt on nous donna avis que le prix de tout téléphone dans la ville allait être doublé. En ce qui regarde la production de la force, nous payons plusieurs fois le prix que paient nos voisins dans les districts environnants, où c'est une compagnie publique qui dessert la population. Nous nous rendons compte que si ces compagnies s'établissaient dans les municipalités aux termes de ce projet de loi, la commission hydro-électrique serait absolument empêchée de prendre pied. Nous avons nommé une commission de conservation, et un crédit de $60,000 est inclus dans le budget pour cette fin. Nous nous rendons mieux compte que jadis de la valeur de nos grands cours d'eau et de leurs chutes comme source d'énergie. Assurément, le ministère devrait se rendre à la prière de l'opposition et permettre le renvoi jusqu'à ample informé d'un projet de loi comme celui-ci dont l'effet serait, à ce qu'on assure, de mettre entre les mains de particuliers une chute d'eau des plus puissantes, sur notre fleuve le plus important.

M. G. TAYLOR: Je vois que le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) s'est retiré, mais trois ministres ont fait leur apparition. J'aimerais à obtenir des renseignements que le ministre des Travaux publics ne nous a pas fournis. J'aimerais à connaître la hauteur du barrage indiqué sur le plan auquel il a été fait allusion. Si cette hauteur doit être de 42 pieds, comme on l'a déclaré, comment le canal actuel pourra-t-il être utilisé pour le trafic canadien? Le ministre des Travaux publics a affirmé que cela n'empêcherait pas nos navires de remonter le canal, ce qui nous donne à penser que tout le trafic descendant se trouverait rejeté vers la rive américaine. Je vois ici le ministre de l'Agriculture (M. Fisher). Il est le plus ancien des ministres qui viennent de faire leur entrée, et je lui demanderai de nous renseigner à cet égard.

L'hon. M. FISHER: Je m'étonne que l'honorable député s'adresse à moi de préférence à tous autres pour obtenir des renseignements à propos d'un barrage ("dam"). Connaissant ma nature douce et pacifique, il doit savoir que je ne fais nullement autorité quand il s'agit de jurons ("dams"). D'autre part, je connais assez bien le texte de ce projet de loi et je ne sache pas qu'il y soit question de barrage.

M. G. TAYLOR: L'honorable ministre de l'Agriculture n'était pas ici, mais le ministre des Travaux publics nous a déclaré que ce projet de loi se rattache à celui voté en 1901. . .

M. CARVELL: Cette interprétation n'est pas très exacte.

M. G. TAYLOR: C'est bien le sens de ses paroles.

Plusieurs DEPUTES: Non pas.

M. G. TAYLOR: C'est ici un projet de loi comportant privilège d'exploitation d'une chute d'eau.

L'hon. M. FISHER: Non, il comporte simplement un privilège de transmission.

M. G. TAYLOR: Le ministre des Travaux publics a reconnu que l'autre compagnie allait se charger de faire les installations requises. . .

M. CARVELL: Non.

M. G. TAYLOR: Il a déclaré que ce projet de loi et l'autre iraient de conserve.

Plusieurs DEPUTES: Non.

M. G. TAYLOR: Que les intéressés étaient les mêmes dans les deux cas. (Interruptions).

M. CARVELL: Le ministre n'a pas dit cela.

M. GEORGE TAYLOR: Il a cherché à s'en tirer, mais il avait commencé par le reconnaître.

Plusieurs DEPUTES: Non.

M. GEORGE TAYLOR: Nous l'établirons par le compte rendu des débats quand il paraîtra ce matin. Je fais appel encore une fois au ministre de l'Agriculture. Il est comme moi un ancien de la députation. Il reconnaîtra, je pense, que jamais auparavant on n'a vu la Chambre ainsi prise à la gorge lors de la délibération d'un projet de loi d'intérêt privé.

L'hon. M. FISHER: Ce qui fait voir que les amis de l'honorable député sont les moins raisonnables de tous ceux qui ont siégé ici depuis des années.

M. GEORGE TAYLOR: Le leader de la gauche (M. R. L. Borden), avant de quitter la Chambre à deux heures ce matin, a proposé que le comité lève sa séance afin de permettre le dépôt de plans dont il a été question au sujet de cette affaire.. C'était là une demande raisonnable. Le ministre des Travaux publics a répondu que la majorité l'emporte. La majorité c'est le Gouvernement, et le Gouvernement défend et appuie ce projet de loi, mesure véreuse de la pire espèce. Mais, disent-ils, c'est à la majorité à conduire, et nous allons forcer l'opposition à céder.

M. CONMEE: Nous ne saurons pas de quel côté est la majorité tant que la question n'aura pas été mise aux voix.

M. GEORGE TAYLOR: L'honorable représentant de Hants (M. Black), a déclaré d'une voix défiante qu'ils resteraient ici jusqu'à samedi soir à six heures, s'il le fallait, pour faire adopter le projet de loi. Les députés de la gauche ont répondu qu'ils resteraient de leur côté, et c'est ce que nous nous proposons de faire. Si le Gouvernement se met en tête de défendre ce projet de loi jusqu'à samedi soir, ce sera la première fois, à ma connaissance, qu'un Gouvernement prend parti de cette maniôre pour un bill d'intérêt privé. Le ministère devrait se rendre à la demande raisonnable qui lui est faite, permettre au comité de lever la séance, rendre compte de ses travaux et demander à siéger de nouveau, et dans l'intervalle qu'on dépose les plans pour que nous sachions où nous en sommes; car il n'est pas contestable que c'est une seule et même compagnie qui cherche à établir ce barrage à travers le Saint-Laurent et à utiliser cette charte pour la transmission de la force.

L'hon. M. FIEILDING: Comme nombre de députés qui viennent de faire leur apparition dans cette eneicnte n'ont pas eu le vif plaisir comme quelques-uns d'entre nous de veiller toute la nuit, et jusqu'à neuf heures et demie ce matin, il me paraît utile de les mettre au courant encore une fois de l'exacte situation des choses. J'ai résolu il y a déjà quelque temps de faire à toutes les deux heures cette constatation, afin que personne ne puisse s'y méprendre. Je tiens à ce qu'il soit bien compris que personne ne se propose, et moins que tout autre le ministère qui n'a aucun intérêt à ce projet de loi, d'en presser l'adoption à cette séance de la Chambre. Je tiens à ce que cette constation figure en lettres majuscules au compte rendu des débats. On a proposé, il y a déjà plusieurs heures, d'en agir avec ce bill comme avec tout autre, en adoptant les dispositions qui sont sans importance et en réservant celles qui sont litigieuses, le projet de loi dans l'intervalle restant devant le comité. Nous avons fait cette offre il y a déjà plusieurs heures; je la réitère encore une fois.

M. ARMSTRONG: Le ministre des Finances a fait cette proposition à mainte reprise; mais il doit se rendre compte de son côté déraisonnable: c'est que si nous acceptons ce projet de loi dans son état actuel, l'achèvement réglementaire de la mesure se fera de vive force sous l'influence du ministère, peu importe la teneur du bill. Une fois que nous en serons venus à l'examen des dispositions, nous devrons nous restreindre à la discussion de l'article en délibrération devant le comité. On ne saurait trop y insister, ce projet de loi est combattu par nombre d'intérêts importants, tels que chambres de commerce de nos villes canadiennes, et la commission de conservation.

M. BLAIN: Je désire donner lecture du texte d'une proposition faite devant le comité des bills d'intérêt privé, en vue de l'addition d'une clause au projet de loi, proposition qui fut rejetée:

Rien dans cette loi ne devra être interprété comme autorisant la compagnie à s'approprier ou utiliser aucun terrain ou nappe d'eau, pro-

priété d'une province, sans avoir au préalable obtenu l'autorisation à cet effet du lieutenant-gouverneur en conseil de la province intéressée.

Je prie le ministre de l'Agriculture de dire quelle objection il aurait à l'insertion au projet de loi d'une disposition à cet effet.

L'hon. M. FISHER: L'honorable député sait fort bien que je ne suis pas avocat, et dès lors je n'aime pas à me prononcer sur une telle question sans avoir au préalable eu le secours d'avis très autorisés. Ma propre opinion c'est que les droits du Dominion et ceux des diverses provinces sont assez bien définis dans la loi de l'Amérique britannique du Nord, et nous pourrions probablement nous en tenir à ces définitions pour décider si nous empiétons ou n'empiétons pas sur les droits d'une province.

M. BLAIN: Je suppose que maintenant c'est au tour de l'honorable ministre du Travail de donner son avis.

L'hon. MACKENZIE KING: Si je comprends bien, le comité est actuellement à discuter un article du projet de loi. Lorsque j'aurai pu me mettre au courant de ce qui fait le sujet du débat dans son ensemble, je serai peut-être mieux en mesure de me rendre compte de la portée réelle de cet amendement.

M. BLAIN: Comme ces messieurs font partie du ministère qui presse la Chambre d'adopter ce projet de loi ...

L'hon. M. FIELDING: Non, non.

M. BLAIN: Le ministre des Finances va peut-être dire que toute l'opposition au projet de loi émane des membres de la gauche; mais je lui rappellerai que le réquisitoire le plus vigoureux contre le projet de loi a été prononcé par le député de Westmorland (M. Emmerson), et que ce projet de loi est aussi combattu par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff). Si l'on ne songe pas à empiéter sur les droits des provinces, quelle objection peut-on avoir à l'insertion de cette clause dans le projet de loi? Je fais appel au ministre de l'Intérieur, qui avant de faire partie du cabinet était le champion des droits du peuple, et je le prie de dire s'il voit quelque objection à ce que ce texte soit inséré dans le bill.

L'hon. M. OLIVER: Il me faudrait avoir suivi la discussion de plus près que je ne l'ai fait pour être à même de répondre à cette question. Apparemment, c'est un sujet très compliqué. Voilà douze ou quatorze heures que la Chambre le discute, et je ne prétends certes pas avoir pu suivre la discussion durant tout ce temps, ou pouvoir me former une opinion à la simple lecture du texte de cette proposition.

M. CONMEE: Je ferai observer que mon honorable ami a déjà deux ou trois fois présenté cette résolution, et le ministre des Travaux publics a fait remarquer qu'il n'était pas question dans ce bill de réglementer les rapides et chutes d'eau du Saint-Laurent; mais que, s'agirait-il de cela, la résolution porte une déclaration qui tend à régler une question qui est en dispute entre l'autorité fédérale et l'autorité provinciale, en donnant à celle-ci des pouvoirs plus étendus que ne lui en donne l'acte de l'Amérique britannique du Nord. S'il pouvait être question dans ce bill d'établir une digue, je m'opposerais à la résolution pour ce seul motif. Si déjà la province a le contrôle de ses chutes et rapides, ce contrôle ne saurait lui être enlevé par aucune déclaration ni loi de ce Parlement. Pourquoi alors entreprendrions-nous de déclarer que la province aura des pouvoirs plus étendus que ne lui en confère la constitution?

M. NORTHRUP: L'honorable député qui vient de prendre la parole est évidemment un ardent adversaire de ce bill, ou tout au moins le sera-t-il quand il arrivera à comprendre ce que le bill comporte réellement. Nous avons vu au cours des dix dernières minutes—spectacle déplorable!—un ministre de la couronne venir à dix heures du matin nous avouer candidement qu'il veut à toute force pousser la Chambre à examiner un bill dont il ignore la portée. Vient ensuite l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) qui, lui, devrait savoir mieux, et ne laisse pas cependant d'affirmer que ce bill n'enlève et ne saurait enlever à la province aucun des droits qu'elle possède à l'heure qu'il est.

M. CONMEE: L'honorable député est-il prêt à dire que le bill aurait cet effet?

M. NORTHRUP: Certainement.

M. CONMEE: Prétendrait-il que les forces hydrauliques de la province y sont en cause?

M. NORTHRUP: Ma pensée est que le bill comporte une attribution de pouvoirs à la province sur les chutes et rapides.

M. CONMEE: Mon honorable ami voudrait-il bien nous lire l'article où cela se trouve?

M. NORTHRUP: Cet article a déjà été lu une douzaine de fois; mais je vais l'expliquer, et peut-être l'honorable député verra-t-il qu'il attribue à la province les pouvoirs dont je parle et qu'il a pour objet de les lui attribuer. Voyons où nous en sommes. Par sa subite irruption au milieu du débat, mon honorable ami ne peut comprendre...

M. CONMEE: J'ai été ici toute la nuit.

M. NORTHRUP: J'ai lu quelque part que de la semence tombée dans un sol pierreux n'avait pu y prendre racine. C'est peut-être le cas de mon honorable ami. Nous avons en 1901 fait une loi qui n'est guère à l'honneur de la Chambre et il faut volontairement fermer les yeux pour ne pas l'apercevoir. Par cette loi a été constituée une compagnie à laquelle cette Chamre a donné des pouvoirs tels qu'ils ont valu une belle petite fortune aux détenteurs de cette charte, lesquels se sont empressés de la vendre, ainsi que la chose est notoire. Quoiqu'il en soit, tout cela est de l'histoire ancienne, et le seul argument que j'en tire est qu'après avoir commis cette grossière méprise en 1901, nous devons redoubler d'attention et ne pas donner aujourd'hui encore plus que n'a fait cette loi de 1901. On demande en 1910 l'octroi d'un petit privilège, qui viendra admirablement compléter ceux de 1901. La loi de 1901 donne aux directeurs des pouvoirs passablements étendus. L'article 8 par exemple donne à ceux-ci le droit de fabriquer et vendre l'électricité, et d'établir une ligne de transmission. Il est parfaitement clair que la compagnie par cette loi a le pouvoir de construire sa ligne de transmission dans les lieux mêmes où elle demande aujourd'hui de la construire.

M. CONMEE: Mon honorable ami se méprend. Il doit voir qu'il n'est donné à la compagnie nul pouvoir d'expropriation pour ses lignes de transmission.

M. NORTHRUP: Cette remarque de l'honorable député est parfaitement juste, et c'est pour cela que la compagnie vient nous demander, à nous, l'autorisation de s'emparer de terres appartenant à la province d'Ontario, pour les fins de son entreprise. C'est là l'autorisation qu'elle demande par ce bill. La loi de 1901 lui donne déjà le droit de fabriquer et d'exproprier, mais non pas le droit d'exproprier des terrains qui seraient propriété de la province.

M. CONMEE: Où donc mon honorable ami trouve-t-il cela?

M. NORTHRUP: Je ne vois rien dans la loi de 1901 qui autorise la compagnie à exproprier des terres appartenant à une province. Il y a toute la différence au monde entre donner pouvoir d'exproprier la terre d'un individu et conférer l'autorisation d'exproprier une terre qui appartiendrait à la couronne. Par la loi de 1901 il n'est donné à la St. Lawrence Power Company nul pouvoir d'exploiter des terres appartenant à la province d'Ontario. C'est ce que fait aujourd'hui le présent bill, qui donne expressément à la compagnie tous les pouvoirs conférés par la loi des chemins de fer.

M. CONMEE: Pour les fins de son entreprise.

M. NORTHRUP: Evidemment.

M. CONMEE: Elle aura le pouvoir d'exproprier les terres provinciales si cela lui est nécessaire.

M. NORTHRUP: Non, il ne lui est donné que les pouvoirs généraux; non pas celui d'exproprier les terres mises à la disposition de la couronne, et les terres provinciales appartiennent tout autant à la couronne que les terres fédérales. Dans une cause de la Colombie-Anglaise contre le Pacifique-Canadien, il a été décidé que l'article 108 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord donne en termes exprès au parlement fédéral tout le pouvoir de faire des lois touchant les terres reconnues comme faisant partie d'un port public. Le Parlement fédéral est autorisé là à conférer le droit d'exproprier les terres publiques d'une province, et c'est pourquoi il a pu exproprier pour les fins du chemin de fer canadien du Pacifique certains terrains de la plage appartenant à la province. Nous basant sur cette décision, nous en concluons que des compagnies, auxquelles sont conférés les pouvoirs prévus par la loi des chemins de fer, ont le droit d'exproprier les terres d'une province. Cela découle nécessairement de la décision que je viens de rappeler. Rien de plus clair que la disposition de ce bill qui rend la loi des chemins de fer applicable à cette compagnie. Il est donc manifeste que la compagnie, qui prétend ne demander que le pouvoir d'étendre ses lignes le long du rivage, demande autre chose en réalité.

L'hon. M. FISHER: Je désirerais savoir de l'honorable député si ce pouvoir qu'il dit être conféré par le présent bill d'exproprier des terres et des eaux appartenant à une province s'appliquerait à des eaux ou des terres d'une province expropriées en vue de forces hydrauliques à produire. Le bill actuel autorise la compagnie à transporter l'énergie électrique, et pour cela, la loi des chemins de fer s'applique à ces gens-là, avec ses dispositions relatives à l'expropriation: mais cela ne rendrait pas ces mêmes dispositions applicables à des pouvoirs accordés à une compagnie par une autre loi.

M. NORTHRUP: L'article 6 donne à la compagnie des pouvoir fort étendus.

L'hon. M. FISHER: Par le bill actuel la compagnie n'a pas le pouvoir de produire l'électricité.

M. R. L. BORDEN: Quelle différence y a-t-il entre un projet exécuté en vertu d'une loi d'incorporation et un autre exécuté en vertu de deux chartes si les deux entreprises se trouvent dirigées par les mêmes personnes?

L'hon. M. FISHER: Les pouvoirs que ce bill conférerait pour des fins de transmission ne s'appliquent pas aux droits

et privilèges accordés pour des fins de production.

M. R. L. BORDEN: C'est là une distinction sans différence, du moment que les deux compagnies sont dans les mêmes mains.

L'hon. M. FISHER: Je ne crois pas.

M. R. L. BORDEN: Et moi, je le crois.

M. BLAIN: Au dire du ministre des Travaux publics, la compagnie qui nous demande aujourd'hui de lui donner la constitution légale est simplement une compagnie de transmission. Interrogé sur les lieux où la compagnie comptait prendre la force dont elle a besoin, il a parlé d'une digue qui serait construite d'un bord à l'autre du Saint-Laurent, et il a fait mention de la charte accordée à la St. Lawrence Power Company. Ce ne serait pas la peine de faire une loi de cette sorte si la compagnie ne devait pas obtenir de quelque autre compagnie la force dont elle a besoin, puisque nul pouvoir n'est donné par ce bill de produire l'électricité.

L'hon. M. FOSTER: C'est précisément là ce que j'ai fait observer.

M. BLAIN: L'honorable ministre voudrait-il bien nous dire où la compagnie va prendre cette force?

L'hon. M. FISHER: C'est à elle d'y voir.

M. R. L. BORDEN: Nous expliquerait-il au nom de qui et de la part de qui les plans relatifs à ce barrage ont été apportés au ministère des Travaux publics? Ce n'est pas que la chose n'ait déjà été assez clairement définie par le ministre, mais mon honorable ami voudra peut-être bien faire un peu plus de lumière sur le sujet.

L'hon. M. FOSTER: Je ne vois pas quel rapport cela peut avoir avec le présent bill.

M. R. L. BORDEN: Les auteurs de ce projet s'étant déjà fait donner les pouvoirs que l'on sait et dont ils se disposent à faire usage pour barrer le Saint-Laurent après avoir soumis leurs plans au ministre des Travaux publics qui les a fait examiner par les ingénieurs de trois départements, est-ce que mon honorable ami viendra tout de même prétendre que les nouveaux pouvoirs accordés aux mêmes hommes par le présent bill ne font pas partie d'une gigantesque entreprise ayant pour objet d'endiguer le fleuve, desquels pouvoirs ils se départiront aisément en faveur de cette compagnie qu'ils emploieront pour la transmission de l'énergie électrique? Est-ce que l'honorable député prétend que c'est là simplement faire faire la chose par deux compagnies au lieu d'une?

L'hon. M. FISHER: Du moment qu'une loi de ce Parlement leur confère l'autorisation de produire l'électricité, je ne vois pas pourquoi il ne leur serait pas donné en même temps le pouvoir de transporter cette énergie électrique là où le présent bill leur permet de le faire. Il ne s'agit dans le bill actuel ni d'une digue ni de production de force. Ce n'est pas le présent bill qui accorde ces choses-là à la compagnie; mais si mon honorable ami a raison dans ce qu'il dit du droit dont ces gens-là jouiraient en vertu d'une loi antérieure, je ne vois pas pourquoi on ne leur permettrait pas aujourd'hui de porter cette force sur différents points, qui par là même en bénéficieraient.

M. R. L. BORDEN: Je vais apporter quelques preuves à l'appui. Quand la Chambre adopta la loi de 1901, personne ici ne soupçonnait la possibilité de pareil projet. J'ai soigneusement parcouru le débat de 1901 et je constate que la Chambre adopta ce projet de loi sans un seul mot de critique. On a habilement intercalé certains termes dans quelques-uns des articles de la loi de 1901, et les porteurs de cette charte prétendent que cela les autorise à construire un barrage sur le Saint-Laurent, du côté américain, et de produire ainsi la force. Forts de cette autorisation, ils demandent au Parlement de leur accorder d'autres pouvoirs qui ne leur seront utiles que pour faciliter l'exécution du vaste projet que j'ai signalé; or, ce projet est trop vaste pour que la Chambre l'approuve dans les conditions qui règnent aujourd'hui. Nous manquons de lumières à cet égard. Nous n'avons pas même vu les plans que le ministre des Travaux publics a en sa possession depuis huit mois, et à notre grande stupéfaction, nous apprenons qu'il a soumis ces projets à trois ingénieurs de l'Etat qui ont dressé un rapport, sans que personne ici en eût le moindre soupçon. Nous fûmes frappés de la plus profonde stupéfaction, hier soir, en apprenant où en était déjà rendue l'exécution de ce projet et comment le Gouvernement s'est engagé en ce sens, sans faire connaître ses intentions au Parlement. En pareilles circonstances, lorsqu'on nous propose ce projet de loi comme faisant partie d'une vaste entreprise, devant influer sensiblement sur les intérêts futurs du pays, sur la grande route fluviale du Saint-Laurent, sur les produits de l'Ouest, vu le manque de renseignements ainsi que l'absence de tout système bien arrêté à l'égard de ce projet, il est évident que le comité ne saurait donner son approbation à cette mesure.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député nous dit qu'il est étonné de voir jusqu'à quel point le Gouvernement s'est engagé à l'égard de ce projet. Pourtant, hier soir, le ministre des Travaux publics a déclaré que le Gouvernement ne s'était nullement engagé en ce sens.

M. R. L. BORDEN: J'ai dit que j'étais surpris de voir jusqu'à quel point le Gouvernement s'était engagé en ce sens. Je

n'ai pas affirmé que le Gouvernement se fût absolument engagé.

L'hon. M. FIELDING : Si le Gouvernement ne s'est pas engagé, comment l'honorable député peut-il dire dans quelle mesure le Gouvernement est lié?

M. R. L. BORDEN : Je ne saurais dire. Le ministre doit être plus éclairé que je ne le suis à cet égard.

L'hon. M. FIELDING : Non, je n'en sais pas davantage.

M. R. L. BORDEN : Peut-être. Hier nous apprîmes du ministre des Travaux publics qu'il avait même chargé des ingénieurs de trois différents ministères de l'étude de ces plans; qu'on avait étudié ces projets au point de vue de certaines objections soulevées et que les graveurs, en définitive, étaient revenus avec les plans approuvés par eux et si je ne me trompe, ces projets ont été également revêtus de l'approbation du Gouvernement. Le Gouvernement ne les a peut-être pas approuvés officiellement, il ne paraît pas l'avoir fait, mais puisqu'on a chargé ces trois ingénieurs de faire rapport sur ce projet et qu'ils ont dressé un rapport favorable au projet avec certaines modifications, il me semble qu'on a fait faire à la question un grand pas vers l'obtention définitive de l'approbation du Gouvernement. Voici un fait qui vient puissamment confirmer cette impression: le ministre des Travaux publics semble s'être engagé à l'égard de ce projet en essayant de faire adopter le bill à la hâte, avant que le comité levât sa séance, bien que, à une heure du matin, alors que la séance s'était déjà prolongée d'une heure et demie au delà de l'heure habituelle, et qu'un intéressant débat avait roulé sur la question même, nous lui ayons demandé respectueusement de permettre au comité de lever sa séance, il nous opposa un refus catégorique, et un député de la droite nous avoua plus tard que le Gouvernement avait décidé de siéger jusqu'à samedi soir pour faire adopter cette mesure. Cela semblerait indiquer que le Gouvernement s'est passablement engagé en ce sens; autrement, il ne prendrait pas pareille attitude. Je ne sache pas qu'on ait jamais fait pareille déclaration à l'égard d'un bill d'intérêt privé ou de tout autre projet de loi, en pareilles circonstances. Jusqu'au moment où je formulai cette demande, un intéressant débat avait roulé sur le projet même, sans s'écarter un seul instant de la question. La discussion avait été surtout alimentée par les députés de la droite, par le député de Westmorland (M. Emmerson) et par le député d'Assiniboïa (M. Turriff), l'un d'eux ayant déclaré qu'il s'agit décidément d'un projet plus vaste qu'on ne l'avait cru jusque-là, et l'autre ayant affirmé qu'on avait présenté ce bill à la Chambre sous de faux prétextes. L'attitude du ministre des Travaux publics indique qu'il est fortement lié à ce projet, indépendamment de la question de savoir si le Gouvernement oui ou non, s'est engagé à cet égard; autrement, le ministre n'aurait jamais pris pareille attitude.

L'hon. M. FIELDING: Je dois relever quelques inexactitudes de l'honorable député. Si cette question a toute l'importance qu'il lui prête, il faut bien se garder de toute inexactitude, il en conviendra.

M. R. L. BORDEN: J'accueille volontiers les rectifications.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député affirme qu'un membre de la droite a affirmé que le Gouvernement était décidé à siéger ici jusqu'à samedi soir. Je m'inscris en faux contre cette affirmation du chef de l'opposition; car nul député de la droite n'a dit pareille chose.

M. R. L. BORDEN: Alors qu'a-t-il dit?

L'hon. M. FIELDING: Puisque l'honorable député formule une allégation, il ne devrait pas me demander de l'éclairer à cet égard.

M. R. L. BORDEN: Le ministre affirme-t-il que le député de Hants (M. Black) n'a pas dit cela?

L'hon. M. FIELDING: Le député de Hants a été son propre interprète. Le député de Hants n'a nullement fait allusion au Gouvernement. Personne ne s'est avisé de se faire l'interprète du Gouvernement à l'égard de ce bill. Du commencement à la fin du débat, on a déclaré qu'il s'agit d'un bill d'intérêt privé qui ne touche en rien le Gouvernement et si on a dit au chef de l'opposition qu'un député ministériel a affirmé que le Gouvernement était décidé à siéger ici jusqu'à samedi soir, pour faire adopter ce bill, je dois lui dire qu'il est mal renseigné.

M. R. L. BORDEN: Le député de Hants est le président du comité qui est chargé d'étudier ce bill, n'est-ce pas?

L'hon. M. FIELDING: Oui, il fait fonction de président.

M. R. L. BORDEN: Il a semblé parler avec quelque autorité.

L'hon. M. FIELDING: Le chef de l'opposition dit que le député de Hants a "semblé" parler avec quelque autorité. Vous venez de nous dire que le député de Hants avait déclaré que le Gouvernement était bien déterminé à faire adopter ce bill.

M. R. L. BORDEN: Qu'a donc dit le député de Hants?

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas mission de répondre au nom du député de Hants; j'ai mission de répondre au nom du Gouvernement, quand on dénature sa pensée ou son attitude. Le chef de l'opposition n'a guère mis d'empressement pour prendre à partie le député de Hants; mais le point essentiel de son affirmation, c'est que le député de Hants avait déclaré que le Gouvernement était bien décidé à faire adopter ce bill.

Des VOIX: C'est vrai.

L'hon. M. FIELDING: A cet égard, je dois dire au chef de l'opposition qu'il fait erreur. J'ai une autre inexactitude à relever dans les observations de l'honorable député. Il dit avoir été stupéfait de voir jusqu'à quel point le Gouvernement s'était engagé à l'égard de ce projet de barrage du Saint-Laurent. La langue anglaise est assez claire pour que l'honorable député sache que s'il a été stupéfait de constater jusqu'où le Gouvernement était engagé à l'égard de ce plan, cela veut dire que le Gouvernement s'était lié ou engagé; et cependant le ministre des Travaux publics nous a déclaré que le Gouvernement ne s'est nullement engagé, bien qu'il ait fait étudier ce projet par des ingénieurs. On présente au Gouvernement et au Parlement une foule de projets sur lesquels le Gouvernement demande aux ingénieurs de faire rapport; mais prétendra-t-on que, parce que le Gouvernement a chargé un ingénieur d'étudier une question, il s'en suit que le Gouvernement s'est lié ou engagé en ce sens? Pareil argument n'a pas de valeur.

M. R. L. BORDEN: En réponse au ministre, je dois observer que toutes les inexactitudes ne sont pas de ce côté-ci de la Chambre. C'est en présence même du ministre des Finances que le député de Hants a prononcé ces paroles.

L'hon. M. FIELDING: L'avez-vous entendu?

M. R. L. BORDEN: Oui.

L'hon. M. FIELDING: Pardon alors; j'ignorais que vous fussiez présent.

M. R. L. BORDEN: Voici ses propres paroles: Nous demeurerons ici jusqu'à samedi soir pour faire adopter ce bill. Je ne prétends pas citer textuellement ses paroles; j'en donne la substance; le ministre des Finances était ici à ce moment et il n'a pas paru les désavouer. Autant que j'en ai pu juger, il a paru donner son assentiment à cette déclaration. Ces paroles, le député de Hants les a prononcées en présence du ministre, et cela après que j'eusse respectueusement et poliment demandé, à une heure du matin, de concert avec le député de Westmoreland, que le comité levât sa séance. Etablissons la comparaison entre ces deux choses: les paroles du député de Hants non répudiées par le ministre des Finances, et l'attitude prise par le ministre, en refusant de permettre au comité de lever sa séance, et voyons si l'inexactitude se trouve de mon côté ou bien de celui du ministre. Le ministre dit que je commets une inexactitude en affirmant que je ne saurais dire dans quelle mesure le Gouvernement s'est engagé en faveur de ce projet.

L'hon. M. FIELDING: Ce ne sont pas là les paroles que vous avez prononcées. Vous avez dit: je suis stupéfait de voir dans quelle mesure le Gouvernement est engagé.

M. R. L. BORDEN: En effet, je suis surpris de voir jusqu'à quel point le Gouvernement s'est engagé. Les actes parlent plus haut que les paroles

Quand nous nous apercevons de ce qui s'est passé sans que le Parlement en ait connaissance, quand nous constatons que le ministre des Travaux publics, nous a informés que ces plans avaient été mis à l'étude pendant huit mois, quand nous nous rendons compte qu'ils ont été référés à des ingénieurs, que ces ingénieurs ont fait un rapport favorable à leur sujet en proposant quelques modifications et quand nous voyons le ministre des Travaux publics donner des preuves d'un intérêt aussi profond et aussi immuable pour faire adopter ce bill sans déposer ces plans sur le bureau de la Chambre, je suis surpris de constater que le Gouvernement est engagé à ce point envers le projet.

L'hon. M. FIELDING: A quel point?

M. R. L. BORDEN: Jusqu'au point d'entrer en négociations avec les promoteurs, de référer les plans aux ingénieurs, de recevoir un rapport favorable à leur sujet et de ne faire absolument aucune communication à la Chambre à propos du contenu de ce rapport. On en a parlé seulement hier soir par accident. Qu'est-ce que cela veut dire? Nous avons vu le ministre des Travaux publics s'efforcer d'abord de convaincre la Chambre—il fut obligé dans la suite d'abandonner ce système—que ces plans avaient été présentés au Gouvernement sans l'autorité d'une loi. Quelqu'un a-t-il jamais entendu parler d'une telle condition? Un groupe d'hommes, sans s'appuyer sur une loi, sans une charte sans aucun droit légal, s'adressent au Gouvernement et lui disent: Voici certains plans pour établir un barrage sur le Saint-Laurent. Voulez-vous être assez bons d'envoyer des ingénieurs de votre département et de faire étudier ces plans. C'est ce qu'a dit d'abord le ministre des Travaux publics. Mais ensuite, après une certaine discussion qui avait été soulevée non de ce côté-ci de la Chambre mais de l'autre côté,

par l'honorable député de Westmoreland, le ministre des Travaux publics fut obligé d'admettre et il a admis dans la réponse qu'il m'a faite que ces plans avaient été présentés au Gouvernement en vertu de l'autorisation qui avait été accordée par un bill voté par la Chambre en 1901. La Chambre ignorait absolument que les personnes qui possédaient cette charte se croyaient également autorisées à établir un barrage sur le Saint-Laurent. Je n'avais aucune connaissance de cette prétention jusqu'à ce que le ministre des Travaux publics eut été amené à l'admettre par l'intervention de l'honorable député de Westmorland. Ceci s'est passé à l'insu du Parlement et à l'insu du pays. Certains personnages ont acheté la charte de la St. Lawrence Power Company. Ils ont prétendu que d'après les termes de la charte ils étaient autorisés par le Parlement à construire un barrage à travers le Saint-Laurent jusqu'à la ligne de démarcation de la frontière.

Les mêmes personnages ont pu obtenir une loi de l'Etat de New-York qui les autorise à construire un barrage de la rive américaine jusqu'à la même ligne frontitère. Quand ces personnages ont eu ces chartes en leur possession, ils se sont adressés au Gouvernement, il y a probablement plus d'un an, ils ont présenté leurs plans et ces plans ont été examinés par le Gouvernement qui avait connaissance de la prétention de ces personnages depuis environ huit mois. Le bill qui est soumis actuellement à la Chambre est, de l'aveu même du ministre des Travaux publics un bill qui est destiné à l'exécution d'une partie de ce grand projet. Telle est la situation et dans les circonstances, en tenant compte du rôle que le Gouvernement a joué pour s'efforcer de faire admettre ce bill contre tout usage et tout précédent, je suis surpris que le Gouvernement se soit engagé envers ce projet aussi loin qu'il paraît l'avoir fait.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député à poussé une clameur et beaucoup d'autres de ses collègues ont fait la même chose pour exposer que le Gouvernement possédait certains plans qu'il n'a pas fait connaître à la Chambre, pour prétendre qu'il les cachait à la Chambre et qu'il voulait les faire disparaître. Il y a des centaines de plans qui sont présentés au Gouvernement à propos de questions publiques, qu'on peut trouver dans les différents départements et qu'on n'a jamais présentés au Parlement. Jusqu'à ce qu'un député ait demandé à voir un plan et qu'on le lui ait refusé, il n'y aura pas de motifs de se plaindre.

M. HUGHES: Je les ai demandés.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député les a demandés hier soir quand il savait qu'il ne pouvait pas les obtenir.

M. HUGHES: Je ne savais pas que je ne pouvais pas les obtenir. Le ministre des Finances et le ministre des Travaux publics ont déclaré ici hier soir que ces deux bills avaient un rapport très important entre eux.

L'hon. M. FIELDING: J'ai dit que ces plans sont soumis au Gouvernement et qu'à moins d'une demande spéciale, ils ne seraient pas communiqués à la Chambre de sorte que tout ce tapage est absolument ridicule.

M. R. L. BORDEN: Le Gouvernement en verrait-il trois ingénieurs pour se rendre compte si l'on doit approuver des plans préparés par des personnes qui n'ont aucun droit de construire une ligne de chemin de fer?

L'hon. M. FIELDING: Probablement que non, mais si on avait envoyé un ingénieur et si on avait déposé des plans qui seraient classés dans les archives, ces plans ne seraient jamais soumis à la Chambre sans qu'on ne les demande.

M. HUGHES: N'ont-ils pas été demandés au comité des bills privés?

L'hon. M. FIELDING: Je l'ignore. L'honorable député a dit qu'il ne connaissait pas leur existence avant hier soir.

M. HUGHES: Je n'appartiens pas au comité des bills privés, sans quoi vous pouvez être sûrs qu'ils auraient été demandés.

L'hon. M. FIELDING: Je constate que j'ai été trop charitable quand j'ai supposé que le chef de l'opposition n'était pas présent au moment où le député de Hants a parlà; il était ici. Il a modifié ce qu'il a dit dans son dernier discours, il a d'abord déclaré que le député de Hants avait dit que le Gouvernement siégerait ici. J'ai protesté contre cette affirmation et quand il a dû s'expliquer, il a dit qu'il avait entendu l'honorable député de Hants et que ce député avait dit: "Nous".

Un DEPUTE : Qui est "nous"?

M. NORTHRUP: Qui répond pour la Chambre?

L'hon. M. FIELDING: Personne ne répond pour la Chambre; le Parlement canadien est un corps libre et indépendant et il n'est dominé par personne; je le déclare au nom des libéraux du pays, il n'y a aucune autorité qui puisse dominer le Parlement du Canada.

M. R. L. BORDEN: De qui a voulu parler le député de Hants quand il s'est servi du mot "nous".

M. CONMEE: Des partisans du bill.

L'hon. M. FIELDING: Je suppose que le député de Hants a voulu parler en son

nom, il est peut-être quelquefois dans le fauteuil du rédacteur en chef.

M. W. F. MACLEAN: Si le Gouvernement n'est pas engagé dans ce projet est-ce qu'il ne convient pas qu'il dise de s'arrêter.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami ignore que nous avons demandé qu'on s'arrête il y a longtemps, quand il dormait.

M. W. F. MACLEAN: Si le Gouvernement n'a pas pris d'engagement envers le projet et l'on sait que ce bill fait partie d'un projet plus vaste, pourquoi engager la Chambre dans cette proposition de peu d'importance, quand il y a une autre proposition d'une nature plus vaste que l'on doit régler? Le Gouvernement prendra certainement le temps nécessaire pour discuter le projet avec la commission internationale des cours d'eau, la commission de conservation et d'autres corps de cette nature. Le ministre des Finances est engagé dans des discussions importantes au sujet du tarif. On dit que le gouvernement des Etats-Unis pourra être obligé d'imposer son tarif maximum au Canada en raison de quelque mesure prise par le Gouvernement et précisément c'est en ce moment que nous nous proposons d'adopter une loi proposant que la plus grands force hydraulique qui nous reste dans le Saint-Laurent, puisse être développée afin que la force motrice soit envoyée aux Etats-Unis pour leur permettre de développer leurs ressources. Nous devrions conserver dans nos mains le contrôle absolu de cette force hydraulique qui peut devenir un facteur important dans la discussion du tarif avec les Etats-Unis. Autant que je puis m'en rendre compte, cette force motrice est destinée à fournir de l'électricité au chemin de fer New-York-Central, un des rivaux les plus importants de notre réseau de chemins de fer canadiens.

Cette force motrice devrait être réservée pour fournir de l'électricité aux voies ferrées du Canada. Le bill pourrait rester en suspens pendant un an encore. Une réclamation internationale pourrait être basée sur ce que nous faisons maintenant et par conséquent nous devrions aller lentement. La province d'Ontario et la population de Toronto s'efforcent de faire admettre un grand principe politique connu sous le nom de droit de propriété publique. Pour beaucoup de raisons, ce principe est combattu par plusieurs intérêts et on fait ici un dernier effort pour empêcher ce mouvement à propos de l'énergie électrique. Il n'y a pas d'urgence excepté celle d'intérêts privés en opposition aux intérêts du pays. Va-t-on permettre que l'intérêt national soit mis en danger pour faire profiter des intérêts privés? Où est l'urgence au point de vue national? L'affaire devrait au moins rester en suspens pour permettre qu'on puisse discuter entièrement le projet et qu'on ait une connaissance complète des faits.

M. CONMEE: Le chef de l'opposition et quelques autres députés n'ont peut-être pas entendu la proposition faite par le ministre des Finances au commencement de la soirée, qu'afin d'éviter d'enrayer la marche des affaires, il accepterait volontiers que le comité adopte les articles du bill sur lesquels il n'y a pas de contestation.

Un DEPUTE: Il n'y en a pas.

Quelques DEPUTES: Oh! non.

M. CONMEE: C'est ce que j'ai entendu dire par le ministre. Il s agit simplement pour les députés de la gauche de faire de l'obstruction et en toute justice, prenant en considération le règlement de la Chambre et la conduite générale des affaires publiques dans une assemblée législative, une minorité ne devrait pas essayer d'imposer sa volonté ou de contrôler la Chambre, soit à propos d'une loi soit à propos du mode de procédure à employer pour une législation particulière. Je ne vois aucune différence entre un bill privé et un bill d'une autre nature. C'est une question de majorité qui gouverne. Ce bill n'a aucun rapport avec la navigation du Saint-Laurent. Il ne change pas l'écluse qui se trouve sur la rive canadienne et non sur la rive américaine. Le motif pour demander une écluse sur la rive américaine, c'est qu'il existe un canal par lequel passe les navires qui descendent le fleuve sans être obligés d'entrer dans l'écluse.

M. J. D. REID: Les grands navires ne peuvent passer par le canal de la rive sud.

M. CONMEE: Mais certains navires l'utilisent. Ce n'est pas le Gouvernement qui insiste pour établir une écluse sur la rive américaine, mais bien le congrès des Etats-Unis. Il n'y a là rien qui menace les intérêts canadiens, c'est au contraire une amélioration.

Le ministre des Travaux publics a répété à maintes reprises au cours du débat qu'il n'a pris aucun engagement et qu'aucun plan ne serait approuvé par le Gouvernement avant d'avoir été soumis au Parlement et approuvé par lui. Les adversaires du bill prétendent que cette question est liée à une autre. Je ne vois pas qu'il en soit ainsi.

M. J. D. REID: Le ministre des Travaux publics l'a avoué lui-même.

M. CONMEE: On a demandé au ministre des Travaux publics où cette compagnie prendra son énergie et il a répondu qu'il croyait qu'elle l'obtiendrait de la St. Lawrence Power Company.

M. BLAIN: Où l'honorable député pense-t-il qu'elle prendra son énergie?

M. CONMEE: Je n'en sais rien et mon honorable ami ne le sait pas non plus. Mais je sais parfaitement qu'elle peut se procurer plus de 100,000 chevaux-vapeur sans s'adresser du tout à la St. Lawrence Power Company. Je sais qu'on peut développer de l'énergie aux rapides de Lachine, à Cornwall et à plusieurs autres endroits sur le Saint-Laurent.

On a parlé de la loi de 1901 qui autorise une compagnie à construire un barrage à développer et à utiliser l'énergie électrique. Je doute fort que cette compagnie se soit prévalue de ces privilèges au point de maintenir la validité de sa charte. Même en le supposant, on n'enlèvera pas ce privilège à la compagnie, en refusant d'adopter le présent bill.

Autre chose encore; en 1901 nous n'avons pas exigé que les droits de la compagnie fussent soumis à la juridiction de la commission des chemins de fer. Dans le bill actuel, nous protégeons l'intérêt public en prenant des dispositions pour assurer aux consommateurs un service raisonnable et des taux modiques. Peu importe que ce pouvoir hydraulique, ou tout autre, soit mis en exploitation par des capitaux canadiens, américains ou anglais, pourvu que l'énergie développée reste aux Canadiens. Aux termes de la loi, cette compagnie ne peut pas exporter d'énergie sans la permission du Gouvernement et j'ai assez confiance dans ce dernier pour croire qu'il ne donnera pas cette permission.

Je puis avoir certaines objections à quelques articles du bill, mais ce n'est pas le moment de les discuter. Les adversaires du bill, se sachant en minorité, sont décidés à ne pas permettre que le vote soit pris. Je n'attend aucun bon résultat de cette attitude. La proposition faite par l'honorable ministre me paraît raisonnable et devrait être acceptée.

M. W. F. MACLEAN: Monsieur le Président, je ferai observer que le comité des chemins de fer dont vous êtes le président, doit se réunir à 11 heures ce matin, qu'il est maintenant 11 heures et que plusieurs témoins ont été assignés pour cette séance. Ces témoins sont ici et ils désireraient être entendus pour pouvoir retourner chez eux. Puisque le Gouvernement déclare n'avoir pris aucun engagement au sujet de ce bill, et dans le but de faciliter l'expédition des affaires, je propose que la séance soit levée et que le comité fasse rapport de ses délibérations, afin que les membres du comité des chemins de fer puissent se rendre à leurs occupations.

L'hon. M. FIELDING: Je comprends le désir de mon honorable ami de mettre fin à cette séance prolongée, pour pouvoir se rendre au comité des chemins de fer, mais cependant, nous sommes bien obligés de prendre les choses comme elles sont. Quand il laisse entendre que le Gouvernement a l'intention de faire adopter ce bill sur le champ, mon honorable ami ignore la proposition qui a été faite. Presque au commencement du débat, j'ai demandé à la Chambre de considérer ce bill comme tout autre bill d'intérêt privé. La plupart des articles ne donnent lieu à aucune discussion et j'ai proposé de la discuter article par article; j'ai dit que lorsque nous rencontrerions un article auquel nos honorables amis étaient opposés, je me joindrais à eux pour demander que cet article fût réservé; de cette manière le bill resterait devant le comité et nos honorables amis auraient tout le temps nécessaire pour préparer leurs amendements ou faire tout ce qu'ils voudraient. Cette proposition est très raisonnable et tout à fait contraire à la prétention de ceux qui disent que le Gouvernement cherche à faire adopter le bill par la force.

M. HUGHES: Je demande au ministre des Finances de bien se rappeler ce qui a eu lieu hier soir. Avant que le ministre des Travaux publics eût déclaré formellement qu'il croyait à l'existence de relations très étroites entre la compagnie en question dans ce bill et la St. Lawrence Water Power Company, l'opposition était disposée à accepter l'offre du ministre des Finances. Mais quel accueil a-t-on fait alors à nos propositions. Cinq ministres de la couronne étaient là, en rang, et jamais au cours des vingt sessions que j'ai passées ici; je n'ai vu les ministres déployer autant de zèle pour un projet de loi d'intérêt public, qu'ils n'en ont déployé dans cette circonstance.

L'hon. M. FIELDING: Je crois que je suis le seul, avec le ministre des Travaux publics qui aient pris la parole sur cette question. S'il y avait cinq ministres de la couronne à leur siège, ils ne faisaient que leur devoir.

M. HUGHES: S'il y avait plus de ministres présents quand nous discutons des questions d'intérêt public, il n'y aurait pas lieu d'en être surpris. Mais lorsqu'il s'agit d'un projet du Gouvernement il n'y a généralement que deux ou trois ministres dans la Chambre. Mais quand il s'est agi du présent bill, un bill d'intérêt privé, le chef du Gouvernement a fait savoir au whip de la province d'Ontario, l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee), qui a déposé le bill, qu'aucune concession ne devait être faite et le ministre des Finances a déclaré lui-même que l'opposition n'avait rien autre chose à faire qu'à laisser voter le bill. Cela se passait au commencement de la soirée. Au cours du débat,

nous avons appris que la compagnie dont il s'agit dans ce bill, est en relations intimes avec la St. Lawrence Power Company et le ministre peut être certain que nous irons au fond de l'affaire avant que ce bill soit adopté.

L'hon. M. FIELDING: Je l'espère aussi et je vous y aiderez.

M. NORTHRUP: Il serait peut-être utile de savoir sur quoi nous sommes d'accord. Nous avons à discuter un bill tendant à accorder certains droits à une compagnie, pour la transmission de l'énergie, dans une région de la vallée du Saint-Laurent, peu éloignée d'ici. Pour une raison ou pour une autre, les représentants de cette région, connaissant le sentiment de la population, n'ont pas voulu se charger du projet et les promoteurs ont dû s'adresser au représentant d'une circonscription éloignée, de l'ouest d'Ontario et ils ont choisi le chef des whips du Gouvernement. Il y a là certainement une preuve circonstantielle, bien qu'elle n'indique pas exactement ce qui se cache derrière ce bill. Quand vient le moment d'engager la discussion générale sur le bill, les plus ardents partisans du projet et les représentants des comtés plus directement intéressés ne prennent aucune part active au débat.

M. CONMEE: Je demande pardon à mon honorable ami. J'ai fortement appuyé le bill pendant toute la discussion.

M. NORTHRUP: Je présente mes excuses à l'honorable député de Rainy-River. Je me suis trompé dans son cas. Je reconnais qu'il est le père de tous les projets concernant les pouvoirs hydrauliques, à l'exception de celui-ci, dont il n'est que le parrain.

Ce bill a été déposé par le whip en chef du Gouvernement; il est appuyé par les ministres et un député qui occupe un siège à côté de celui du ministre des Finances, déclare que la séance durera jusqu'à samedi soir, s'il le faut, mais que le bill sera voté. Voilà assurément d'autres faits qui prêtent au soupçon. L'honorable ministre des Finances a reproché au chef de l'opposition de n'avoir pas rapporté exactement les paroles dont s'est servi l'honorable député de Hants (M. Black). Mais l'honorable ministre lui-même n'a pas cité ses paroles.

L'hon. M. FIELDING: Pourquoi l'aurais-je fait?

M. NORTHRUP: Il aurait dû les citer ou s'abstenir de contredire l'honorable chef de l'opposition. Il aurait dû se faire un point d'honneur de ne pas le contredire.

L'hon. M. FIELDING: Je ne suis pas autorisé de répondre pour l'honorable député de Hants. Je comprends que mon honorable ami désapprouvant la conduite des membres de l'opposition, a exprimé sa propre manière de voir. Il n'a pas prétendu parler au nom du Gouvernement, il n'avait pas le droit de le faire, et il serait le dernier homme à vouloir le faire.

M. NORTHRUP: Pour être tout à fait impartial envers le ministre des Finances et pour lui donner l'occasion de s'expliquer comme il semble désirer le faire, je lui demande maintenant si c'est l'intention du Gouvernement d'insister sur l'adoption de ce bill.

L'hon. M. FIELDING: Le Gouvernement n'a pas d'intention arrêtée sur cette question. Il s'agit d'un bill d'intérêt privé, et j'ai déjà déclaré qu'il ne veut pas chercher à le faire adopter par la force, et que si l'opposition veut prendre une attitude raisonnable, elle aura tout le temps nécessaire pour discuter et combattre les articles auxquels elle s'oppose. Si l'opposition consent à ce que la discussion du bill soit avancée tant soit peu, le bill restera en discussion devant le comité et nous aurons tout le temps nécessaire pour le discuter. Peut-on se montrer plus raisonnable.

M. NORTHRUP: La proposition serait très raisonnable si l'on admettait que c'est un projet du Gouvernement, car la ligne de conduite que propose l'honorable ministre des Finances est celle qui est généralement suivie lorsqu'il s'agit de projets du Gouvernement.

En 1903, j'ai eu l'honneur de conclure un arrangement dans ce sens avec le ministre de la Justice, à propos d'un projet de loi ministériel. C'est un principe admis que lorsque la Chambre se réunit pour l'étude d'un projet ministériel, il faut qu'il y ait quelque chose de fait, car autrement ce serait un aveu que le Gouvernement ne possède plus la confiance de la Chambre. Ainsi, à propos du bill concernant le Grand-Tronc-Pacifique, les membres de l'opposition, quoique fortement opposés à ce bill, ont consenti à l'adoption de certains articles, convaincus qu'ils étaient, que le bill serait adopté, puisque c'était un projet du Gouvernement. Mais ici, le cas est bien différent. Si l'honorable ministre nous assure qu'aucune pression ne sera exercée sur les membres de la Chambre . . .

L'hon. M. FIELDING: J'ai déjà déclaré une douzaine de fois que ce bill n'étant pas un projet du Gouvernement; je ne voudrais pas en recommander l'adoption à un seul membre de la Chambre. Peu m'importe comment les députés voteront. Tout ce que je demande, c'est que l'on fasse quelque chose.

M. NORTHRUP: Puisqu'il ne s'agit pas d'un projet ministériel et que les députés ne sont pas tenus par les liens de parti à l'appuyer, il reste quelque espoir, en pro-

longeant la discussion, de protéger les intérêts du pays contre les entreprises des promoteurs de ce projet. Quoi que l'on dise, il est indéniable que la province d'Ontario est fortement opposée à ce bill et le considère comme un empiètement sur ses droits.

Autre question est de savoir si la province a raison ou si elle se trompe. Je penche pour la première affirmation. Mais voici les ministres de ce cabinet qui avaient l'habitude de se vanter d'être les défenseurs spéciaux des droits des provinces, mais qui aujourd'hui usent de leur influence pour nous faire adopter un projet de loi d'ordre privé qui, de l'avis du gouvernement de l'Ontario, constitue un empiètement sur sa juridiction. Nous assistons au spectacle singulier d'un Gouvernement qui s'immisce dans le cas d'un projet de loi d'une nature particulière, pour nous forcer de l'adopter et, pourtant, le gouvernement de l'Ontario affirme que c'est là s'immiscer dans ses affaires.

M. DEVLIN : Mon opinion n'est pas encore formée sur ce projet de loi, mais j'aimerais qu'on passât à la discussion des articles. Le seul point affectant les droits provinciaux, c'est l'article 1er, qui accorde à certaines personnes le droit de se constituer en compagnie.

M. M. MARTIN: Je ne puis accepter ce projet de loi et, il y a à peine quelques minutes, je disais à l'honorable ministre des Finances: que je voterais contre le bill tel qu'il est. Il m'a répondu: Faites comme bon vous semblera, parce qu'il ne s'agit pas d'une mesure ministérielle. Je combats ce projet de loi parce que le board of trade et la municipalité de Montréal n'en veulent pas entendre parler. Mais je tiens à ce qu'il soit compris, dans le vote qu'un membre de la droite peut donner, qu'il n'est pas influencé par le Gouvernement et que nul ministériel n'est influencé, d'une façon ou d'une autre, par les ministres.

M. NORTHRUP : La lumière se fait jour de plus en plus à mesure que se développe cette discussion, et, probablement, vendredi soir ou samedi matin, la Chambre tombera d'accord pour repousser ce projet de loi. Tout d'abord, nous avons le projet de loi présenté, par le whip en chef ministériel qui vit à une distance de 100 milles de l'endroit intéressé, et de plus, nous constatons que c'est le Gouvernement qui sollicite la Chambre d'adopter le projet de loi.

L'hon. M. FIELDING : Non.

M. NORTHRUP : C'est dû aux efforts de l'honorable ministre qui représente le Gouvernement que ce projet de loi se trouve imposé à la Chambre. Il est cet autre fait, si nous relisons la loi de 1901, nous constatons que cette dernière exigerait, apparemment, du moins, que ces travaux fussent construits de ce côté-ci du Saint-Laurent, et il me semble impossible pour la compagnie de forces motrices du Saint-Laurent, d'après la loi qui la constitue, de poursuivre son but sans exécuter certains travaux de ce côté-ci du Saint-Laurent.

Mais la compagnie qu'on constitue présentement demande le pouvoir de conclure des conventions en vue de l'achat de l'électricité fournie par une autre compagnie. De cette façon, cette compagnie pourrait louer son pouvoir électrique à des propriétaires des usines établies sur le côté américain. De toutes façons, donc, les intérêts du Canada passeraient au second plan et ceux des propriétaires des usines de l'état de New-York seraient protégés.

Nous connaissons tous la puissance merveilleuse des droits acquis. Si ces énormes usines étaient établies sur la rive américaine et que l'électricité fût distribuée le long du littoral canadien aux diverses industries, il arriverait un temps où ces usines se fermeraient à moins que nos industriels canadiens ne se rendissent aux menaces des propriétaires de ces usines. Ainsi que le disait mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean), c'est choisir, en vérité, un temps bien inopportun pour obliger le Canada à faire quoi que ce soit qui le priverait, d'une façon ou d'une autre, de cette puissance électrique dont il a besoin. Nous nous sommes inconsidérément départis, et cela dans une large mesure, de notre richesse nationale en essences forestières, en houille et en minerais, et voici qu'on nous propose d'abandonner la dernière, mais la plus grande de toutes nos richesses, la puissance hydraulique du Saint-Laurent qui est égale à presque toutes les autres puissances hydrauliques de ce continent, réunies ensemble; nous agissons ainsi en absolue ignorance, parce qu'on ne peut trouver en cette Chambre un homme qui puisse discuter et évaluer les conséquences d'un acte semblable.

M. DEVLIN: Je veux donner un vote éclairé quant à ce projet de loi. J'ai écouté depuis quelques heures la discussion qui s'est engagée, et, si je comprends les règlements de la Chambre, on ne nous demande que d'étudier l'article 1er de ce projet de loi. Cet article stipule que certains habitants de l'Ontario, à l'exception d'un seul qui réside dans la ville de Masséna (N.-Y.), soient constitués en corporation.

D'après l'article 6 on peut discuter la question des droits provinciaux. Quand il s'agira des autres articles, si nous constatons que les droits d'une province sont lésés, nous pourrons alors, avec raison, refuser d'approuver la disposition qui aurait l'effet dont je parle. Mais, d'après la règle 53, j'estime que ce projet de loi doit être

étudié article par article. Je crois qu'elle est très juste cette proposition de la part du Gouvernement qui demande à la Chambre d'étudier l'article 1er, contre l'adoption duquel on ne saurait soulever d'objection, puis, on pourra décider si l'on doit, ou non, s'occuper d'une autre disposition.

M. LANCASTER: Je ne puis comprendre ce que mon honorable ami entend dire en déclarant qu'on ne saurait soulever d'objection contre le premier article. Pourquoi constituerions-nous en compagnie un certain nombre de personnes dont plusieurs nous sont inconnues pour leur permettre de transmettre la puissance électrique? Où ces intéressés vont-ils trouver des clients?

M. DEVLIN: Nous apprendrons ce détail en étudiant les autres dispositions de ce projet de loi.

M. LANCASTER: L'honorable député dit que nous devons nous opposer au premier article. Je lui ferai observer qu'il est prêt à voter en faveur de quelque chose dont il ne connaît pas la valeur. Où cette énergie électrique se trouvera-t-elle transmise?

M. DEVLIN: On étudiera cette question à propos d'un autre article.

M. LANCASTER: Pas nécessairement. Cet article prétend indiquer le nom que portera cette compagnie; c'est la compagnie de transmission d'énergie du Saint-Laurent, à responsabilité limitée. Le Saint-Laurent est un cours d'eau limitrophe et si l'on entreprend de transmettre de l'énergie de ce fleuve, on est tenu également de la transmettre au sud comme au nord, et voilà pourquoi j'estime qu'on ne devrait pas adopter cette stipulation sans la restreindre encore plus.

M. DEVLIN: Je ne discute pas maintenant les raisons qui militent en faveur de ce projet de loi. Je puis désirer voter contre l'article 6, mais ce n'est pas là une raison pour m'engager à voter contre l'article 1er.

M. LANCASTER: Je ne crois pas que nous devrions adopter l'article 1er. Je ne partage pas l'opinion exprimée par l'honorable député qui vient de parler lorsqu'il dit qu'il n'y a pas d'inconvénient à adopter cet article, quand même il ne contiendra que le nom de la compagnie. On nous demande de constituer civilement cette compagnie sous le nom de la "compagnie de transmission du Saint-Laurent, à responsabilité limitée" et je voudrais savoir en quoi consistera cette transmission d'énergie.

M. DEVLIN: Si l'honorable membre pouvait invoquer quelque chose contre l'honnêteté ou contre la compétence de ceux qui demandent cette constitution civile, je comprendrais qu'on pourrait s'opposer à celle-ci. Mais, si ce sont des hommes honorables, d'après la pratique ordinairement suivie par le Parlement, on devrait se rendre à leur demande, puis décider quels seront les pouvoirs qu'on devra leur accorder.

M. LANCASTER: L'honorable député est parfaitement libre de vouloir leur accorder tous les pouvoirs qu'ils demandent, mais ce n'est pas là mon cas, et je n'entends pas dire que le moindre soupçon plane sur leur honneur ou sur leur capacité. Le Gouvernement n'est pas prêt à nous dire ce que ces messieurs se proposent de faire. Apparemment, les ministres sont au courant de tout depuis des mois, mais ils ont jugé à propos de soumettre ces plans au Parlement qui, lui, ignore entièrement ces projets-là. La compagnie se trouve en cette posture qu'elle ne peut légalement obtenir cette législation grâce à une entente secrète avec le Gouvernement, s'il en existe une, à tout événement. On nous demande d'endosser cette entente dernière. Mon honorable ami croit, cependant, que nous devrions procéder et adopter l'article 1er de ce projet de loi.

Si l'honorable député sait qu'il n'y a rien à reprendre dans cette disposition, veut-il nous fournir le renseignement qu'il possède et entreprendre de nous procurer ces plans dont nous avons demandé le dépôt, de telle sorte que le Parlement puisse voter d'une façon intelligente sur cette question?

M. DEVLIN: C'est précisément ce que je veux faire. Je désire voter d'une façon intelligente sur ce projet de loi, après mûr examen de ce dernier.

M. LANCASTER: Examen par qui?

M. DEVLIN: Mais, par la Chambre.

M. LANCASTER: Eh bien, ayons les plans

L'hon. M. FIELDING: Nous n'en avons pas qui se rapportent à cette disposition.

M. DEVLIN: D'après la règle 53, je vois que "dans la discussion d'un projet de loi en comité général le préambule est d'abord remis à plus tard pour examen, puis le comité étudie dans l'ordre voulu chaque disposition, le préambule et le titre en dernier lieu." Nous en sommes maintenant à l'article 1er qui ne fait aucune mention de plans quelconques. Quand nous en serons rendus aux autres dispositions, tout membre pourra demander que les plans soient déposés afin de nous renseigner parfaitement quant aux pouvoirs que demande cette compagnie, mais on ne trouve pas ces renseignements dans la disposition dont on parle maintenant.

M. BLAIN: N'est-ce pas un fait inusité que les plans soient cachés jusqu'au moment où nous devons discuter une disposition de ce projet de loi à propos de laquelle ces plans deviennent nécessaires? Ne serait-il pas juste de soumettre tous les plans lorsque la discussion s'engage, en comité, sur toute la question?

M. DEVLIN: Je reconnais parfaitement que les promoteurs de ce projet de loi devront soumettre les plans quant à l'exercice des pouvoirs dont fait mention ces dispositions particulières, mais d'après l'article 1er de ce projet de loi, je ne puis voir comment on pourrait déposer des plans qui seraient de nature à nous éclairer sur le caractère, la qualité, l'honneur ou les aptitudes de ces quelques gentlemen de la province de l'Ontario qui demandent à se constituer en corporation sous le nom de compagnie de transmission de force du Saint-Laurent à responsabilité limitée.

M. LANCASTER: L'article 1er tend à constituer ces messieurs en corporation sous le nom de compagnie de transmission de force du Saint-Laurent à responsabilité limitée. Avant de nous rendre à cette demande, nous devrions connaître quelle est la nature de cette puissance que cette compagnie va transmettre et les endroits qu'elle atteindra ainsi. L'honorable député dit que lorsque nous en serons rendus à étudier certaines stipulations, ces plans seront produits. Allons-nous faire venir ici les promoteurs de cette entreprise pour leur demander de produire les plans en question? Je dis qu'on aurait dû déposer ces derniers quand le tour de ce bill est arrivé, mais l'honorable député (M. Devlin) reconnaît que lorsque nous en serons rendus à étudier certaines dispositions relatives aux opérations de cette compagnie, il sera nécessaire de produire les plans en question.

M. DEVLIN: De quels plans veut donc parler l'honorable député?

M. LANCASTER: Je veux parler des plans auxquels vous avez fait allusion lorsque vous avez dit que les promoteurs de cette entreprise soumettraient des plans.

M. DEVLIN: Je ne parlais pas d'une disposition en particulier, mais j'ai dit que s'il fallait déposer des plans, je supposais que ces derniers seraient produits. J'ignore ce en quoi consistent ces plans-là.

M. LANCASTER: Ces plans auraient dû être déposés avant la mise à l'étude de ce projet de loi. Pourquoi ne veut-on pas nous les laisser examiner? On pourrait les déposer un peu plus tard et adopter l'article qui s'y rapporte au moment où certains d'entre nous s'occuperaient de les examiner et d'en étudier l'objet. Tout ceci doit être motivé. Je soupçonne certaines gens—des députés et d'autres personnes—de tenter effrontément de s'emparer des chutes du Saint-Laurent et de se soustraire aux dispositions de la loi concernant l'exportation de l'énergie électrique, etc. Le dépôt des plans trancherait la question. Le peuple tient à obtenir ce renseignement et il l'aura.

M. DEVLIN: Quel renseignement?

M. LANCASTER: Ce que le Gouvernement sait et que le Parlement ignore. Ces plans, les ingénieurs les ont dressés, et le Gouvernement, qui a pu les examiner, ne veut pas les communiquer au Parlement. Pourquoi ne daigne-t-il pas renseigner le pays là-dessus? Qu'y a-t-il de mal là-dedans? Certains députés entendent siéger jusqu'à samedi soir dans le but d'assurer l'adoption du projet de loi; si le Ciel me prête vie, j'en ferai autant plutôt que de voter une telle mesure législative.

M. NEELY: Si l'honorable député est de bonne foi...

M. LANCASTER: A-t-il jamais été donné à l'honorable député de constater que je manquais de bonne foi?

M. NEELY: Je demande s'il est de bonne foi...

M. LANCASTER: Il ne vous est pas permis d'en douter.

M. NEELY: Le règlement nous fait un devoir d'accepter la parole de tout collègue qui proteste de sa bonne foi; quant à moi, je ne doute pas de celle de l'honorable député. S'il tient à en faire douter, cela le regarde. Je trouve très raisonnable que l'on passe à l'examen des articles du projet de loi. L'adoption d'un article, on le sait, n'implique pas l'adoption définitive du bill. Si l'honorable député désire sincèrement qu'on n'accorde pas de privilège excessifs aux membres de la compagnie, pourquoi n'attend-il pas que nous en soyons rendus à l'article du bill qui lui paraît répréhensible en tout ce qui tend à conférer des pouvoirs excessifs? Il parle de plans; mais en tout ce qui se rattache aux pouvoirs conférés à la compagnie, je ne vois absolument rien qui exige le dépôt de plans quelconque. Cela, on l'a répété maintes et maintes fois. Les membres de la gauche cherchent simplement à rattacher ce bill à quelque autre projet de loi, à quelque autre entreprise n'ayant aucun rapport avec la question à l'étude.

M. GEORGE TAYLOR: Puisque le premier ministre est de retour au milieu de nous, il daignera peut-être user du charme de son sourire pour amener ses partisans à permettre que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau, vu qu'il est bientôt midi.

Le premier ministre n'a pas entendu la discussion qui s'est faite sur ce bill. Il s'agit d'un projet de loi d'intérêt privé pour lequel le Gouvernement devrait s'abstenir de prendre fait et cause. Lorsqu'on le mit à l'étude, les membres de l'opposition et d'autres députés voulurent le faire réserver, mais le ministre des Travaux publics s'y opposa, disant que c'est la majorité qui doit gouverner. Comme c'est d'un bill d'intérêt privé qu'il s'agit, il n'y a pas de majorité, à moins que le Gouvernement n'oblige ses partisans à appuyer le projet de loi.

L'opposition fut d'un avis contraire, et nous sommes à discuter depuis cinq heures hier soir.

A la question qui lui était posée, il y a quelques minutes, un honorable collègue n'a pas donné une réponse qui s'accorde avec celle que le ministre des Travaux publics y faisait hier soir. Voici le texte du débat qui suivit:

M. BLAIN: Où le ministre croit-il qu'elle puisse prendre sa force motrice?

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis d'opinion qu'elle obtiendra sa force motrice d'une compagnie qui pourra la développer le long du Saint-Laurent. Je ne sais pas s'il en est ainsi, mais je le suppose. Ce bill ne fait que constituer légalement une compagnie de transmission qui sera obligée de conclure des arrangements avec une autre compagnie pour sa force motrice. Le développement de la force motrice sur le Saint-Laurent devra être autorisé par un autre statut, mais le présent bill ne confère pas la moindre autorisation de barrer le Saint-Laurent ni ailleurs, sauf les travaux qui sont essentiels pour une ligne de transmission. En ma qualité de chef du ministère qui a étudié cette question, l'affaire m'a été soumise, et les honorables députés savent sans doute que les plans de la compagnie ont été soumis au Gouvernement pour le développement de puissances hydrauliques sur le Saint-Laurent. Il a été ordonné que ces plans fussent soumis à l'ingénieur en chef des chemins de fer et des canaux, à l'ingénieur en chef des travaux publics et à l'ingénieur en chef de la marine et des pêcheries.

M. R. L. BORDEN: En vertu de quel statut la compagnie prétendait-elle agir lorsqu'elle a soumis ces plans?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle ne l'a pas dit, mais j'ai compris que c'était en vertu de la charte de la St. Lawrence Power Company octroyée par le parlement fédéral il y a quelques années. J'ai également compris qu'elle s'attendait à revenir devant le Parlement pour obtenir l'autorisation de barrer le Saint-Laurent.

M. TAYLOR: Elle l'a en vertu de l'autre statut.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est là l'avis de l'honorable député (M. Emmerson) mais la compagnie ne nous a pas donné à entendre qu'elle avait ce pouvoir. Les trois ingénieurs auxquels on a soumis ces plans se sont prononcés contre les projets dans leur teneur primitive et ils ont suggéré certaines modifications qui furent acceptées. Les ingénieurs déclarent dans leur rapport que le projet est réalisable et qu'on peut construire le barrage sans nuire à la navigation et la question est maintenant devant la commission des voies fluviales internationales. Je puis assurer le comité. . .

M. HUGHES: La commission des eaux internationales a déclaré, paraît-il, que bien qu'elle soit disposée à entendre les parties intéressées, elle n'est pas encore en mesure de régler la question.

L'hon. M. PUGSLEY: La commission des eaux internationales entend les intéressés pour et contre, afin d'obtenir tous les renseignements possible, ainsi que le désire le Gouvernement. Elle a entendu les représentants de l'industrie des transports ainsi que ceux de la ville de Montréal et d'ailleurs.

M. HUGHES: Il y a déjà quelque temps que cela s'est passé.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela date de quelques semaines.

M. S. SHARPE: Quel pouvoir la commission des eaux internationales possède-t-elle à l'égard de cette question?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle se borne à donner son avis. Il n'y a pas le moindre doute que la section américaine de la commission des eaux internationales semble être fortement d'avis qu'il y a de l'intérêt public de développer les forces hydrauliques du Saint-Laurent au Long-Sault et que loin de gêner la navigation, ces travaux l'amélioreront. Il va sans dire qu'il est désirable que la section canadienne de la commission examine la question à tous les points de vue possible et que la décision soit conforme à l'intérêt public.

M. R. L. BORDEN: Le ministre allait donner quelque assurance au comité, lorsqu'on l'a interrompu.

L'hon. M. PUGSLEY: J'allais dire au comité que le Gouvernement n'approuverait nul projet, ne sanctionnerait aucune mesure, ne ratifierait aucune convention, à moins que les intérêts du Canada n'y fussent pleinement sauvegardés. En ce qui concerne le ministère des Travaux publics, je dois dire au comité que les plans ne seront approuvés qu'à la condition expresse que la moitié de la force hydraulique développée sera absolument réservée à l'usage du peuple canadien, de ce côté-ci de la ligne frontière.

M. HUGHES: Sont-ce là les projets du barrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. HUGHES: Alors la question est à l'étude?

L'hon. M. PUGSLEY: Voilà comment mon ministère envisage la question et ce sera la condition essentielle de toute initiative prise par le département.

M. J. D. REID: Votre département a-t-il le pouvoir de prendre pareille initiative sans le consentement du Parlement?

L'hon. M. PUGSLEY: Non. Il faudra bien que le Parlement y consente à la fin et si je ne me trompe, en réponse à une question que lui avait posée l'honorable député (M. Hughes), le premier ministre a déclaré qu'avant l'approbation des projets, la question serait soumise au Parlement, afin qu'il l'étudiât et avant qu'on eût pris une décision bien définitive, il faudrait convaincre le Parlement que cet ouvrage est dans l'intérêt général du Canada.

L'hon. M. EMMERSON: Les projets que la compagnie de force du Saint-Laurent a soumis à votre ministère pour approbation, sont-ils des projets pour la construction d'un ouvrage destiné à se relier avec un autre ouvrage venant du côté américain?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, les plans visent le barrage du fleuve du côté canadien au côté américain, ainsi que la construction d'une écluse dans le but d'améliorer la navigation, et cela dans la pensée d'ajouter une écluse à celle qui y existe déjà, et qui a été construite par le gouvernement canadien qui en est le propriétaire.

M. TAYLOR: Le plan établit-il une écluse du côté américain?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, et c'est là précisément ce à quoi les ingénieurs du ministère s'opposent. Ils prétendent que l'écluse devrait être construite du côté canadien.

M. HUGHES: A quoi bon construire une écluse sur le côté canadien, si le niveau des eaux ne doit être relevé? Le ministre approuve cela; au dire des ingénieurs, il faut construire cette écluse, ils insistent pour qu'elle soit sur le côté canadien, et le ministre corrobore en tous points ce qu'affirme l'opposition, savoir: que cette compagnie est partie intégrante de celle qui, en 1901, s'est fait constituer en corporation. Cela, il l'avoue sans détour.

Le premier ministre devrait, ce me semble, permettre aux membres du comité de suspendre la séance pour aller dîner. L'opposition a démontré qu'elle a de graves raisons de ne pas laisser adopter ce projet de loi avant qu'on lui ait communiqué les plans que le ministère a en sa possession. Je propose donc que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses délibérations et demande permission de siéger de nouveau.

M. DEVLIN: La motion a déjà fait l'objet d'un amendement.

M. le PRESIDENT: Si je ne me trompe, c'est l'article 1er que le comité a mis à l'étude. On a déjà proposé que le comité lève sa séance et fasse rapport de ses délibérations, mais la motion ayant été rejetée, on ne saurait y revenir avant d'avoir accompli un peu plus de travail.

M. G. TAYLOR: La motion n'a pas été mise aux voix.

M. le PRESIDENT: Ayant déjà déclaré la motion rejetée, il est impossible de la reprendre avant d'avoir accompli un peu plus de travail.

M. DEVLIN: Les membres de la gauche ont bien mauvaise grâce à nous retenir ici contre notre gré et à entraver l'expédition des affaires publiques.

M. LANCASTER: Des affaires d'intérêt privé.

M. DEVLIN: Nous voulons nous occuper des affaires d'intérêt public. Je suis aussi soucieux que tout autre député du respect dû aux droits des provinces, mais je ne vois pas qu'il soit ici question de ces droits. Nous avons à nous occuper en ce moment du fleuve Saint-Laurent, voie navigable relevant exclusivement du parlement fédéral. Il ne s'agit, à l'heure actuelle, que d'examiner l'article 1er du projet de loi, et la question qui se pose est celle de savoir si l'on permettra à certains citoyens de la province d'Ontario de se former en compagnie pour certaines fins que nous étudierons plus tard. J'invite le chef de l'opposition à dire s'il considère que nous avons tort.

M. LANCASTER: Qu'il me soit permis d'éclairer l'honorable député au sujet de l'article 1er dont—la chose est évidente—il ne saisit pas le sens. La St. Lawrence River Power Company, constituée en 1901, et la compagnie dont il s'agit ici ne forment en réalité qu'une seule et même compagnie, ayant toutes deux un objet identique.

M. DEVLIN: Ce sont deux compagnies distinctes, composées de personnes différentes.

M. LANCASTER: Je ne dis pas que les membres de l'une et de l'autre sont les mêmes personnes; mais l'honorable député voudrait que l'on autorisât deux compagnies à poursuivre un même objet sur le même fleuve.

M. DEVLIN: L'honorable député affirme-t-il qu'en votant l'article 1er nous conférons nécessairement à cette compagnie des pouvoirs susceptibles de se trouver en conflit avec ceux d'une autre compagnie?

M. LANCASTER: Il s'ensuit que nous devons lui accorder certains pouvoirs et, à en juger par le nom qu'elle porte, que nous devons l'autoriser à transmettre la force motrice tirée du Saint-Laurent.

M. BLAIN: Le représentant de Wright (M. Devlin) demande à la gauche de dire pourquoi le bill ne devrait pas être adopté. Oserai-je appeler son attention sur son voisin, le représentant de la division Sainte-Marie de Montréal (M. Martin). Celui-ci lui dira que, à son avis, pour le bien de la plus grande ville du Canada, le bill ne devrait pas être adopté, parce qu'il confère à cette compagnie le droit de pénétrer dans les rues de Montréal sans le consentement de la municipalité.

L'hon. M. FISHER: Cette assertion n'est pas exacte, si on l'applique au bill dont le comité est saisi. Cette compagnie n'aura pas le droit de pénétrer dans les rues de Montréal ou de toute autre municipalité sans le consentement des municipalités intéressées. Si on me le permet, j'éluciderai une couple de points évidemment ignorés de quelques membres de la gauche. Je n'ai pas pu assister aux premières phases de la discussion, n'étant revenu à Ottawa qu'à minuit. D'après mon interprétation du bill tel que nous l'avons reçu du comité des bills d'intérêt privé, les droits de la ville de Montréal sont entièrement sauvegardés.

M. BLAIN: Puis-je demander à l'honorable ministre si le représentant de la division Sainte-Marie en convient?

L'hon. M. FISHER: Je ne crois pas que l'honorable député me contredise un seul instant s'il lit le projet de loi ainsi que l'article 247 de la loi sur les chemins de fer.

M. BLAIN: Je puis dire que les représentants des divisions de Sainte-Marie (M.

Martin) et de Saint-Jacques (M. Gervais) ont comparu devant le comité et ont soutenu que ce bill empiétait sur les droits de la ville de Montréal.

L'hon. M. FISHER: C'était avant qu'il eût été modifié. J'ai assisté à la séance du comité lorsqu'il a approuvé le bill et l'a renvoyé à la Chambre. Ce n'est qu'au cours de cette séance que la disposition en question a été ajoutée. Par conséquent, ce point doit avoir été débattu lors des séances antérieures.

M. LANCASTER: De quelle disposition le ministre parle-t-il?

L'hon. M. FISHER: De l'article décrétant que l'article 247 de la loi sur les chemins de fer s'applique aux ouvrages et à l'entreprise de la compagnie. C'est le 3e paragraphe de l'article 6 du bill tel que renvoyé à la Chambre. Ce paragraphe a été inséré dans le dessein formel de protéger les droits des municipalités, et les promoteurs du bill l'ont accepté. L'article 247 dispose que, lorsqu'une compagnie est autorisée par une loi spéciale du Parlement du Canada, à construire ou à exploiter des lignes de transmission de lumière, de chaleur, de force motrice ou d'électricité, cette compagnie peut, du consentement du conseil municipal, ou autre autorité chargée de l'administration d'une voie publique, etc., y pénétrer. Et le paragraphe 8 prescrit que:

Rien dans le présent acte n'est censé autoriser la compagnie qui exerce les pouvoirs qui y sont mentionnés, à vendre ou à distribuer de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité dans les cités, villes ou villages, sans qu'elle ait au préalable obtenu par un règlement, le consentement de la municipalité à cet effet.

Puisqu'il en est ainsi, les droits et privilèges de Montréal et de toutes les autres municipalités sont entièrement sauvegardés.

Quelques mots de certaines dispositions du bill. Lorsqu'il a été disposé, il ne contenait aucun article concernant la règlementation des tarifs et nous en avons ajouté un, attribuant cette fonction à la commission des chemins de fer le projet de loi, tel qu'il est sorti des mains du comité des bills d'intérêt privé, est complètement différent de ce qu'il était en premier lieu.

Le représentant de Peel (M. Blain) a parlé de l'opinion de la commission de conservation des ressources naturelles, et il a lu un passage d'une lettre de l'honorable M. Sifton, le président de cette commission, adressée au président du comité des bills d'intérêt privé. J'ai l'intention de lire cette lettre dont mon honorable ami a cité un extrait.

M. BLAIN: Le représentant d'Ontario-nord (M. Sharpe) l'a déjà lue.

L'hon. M. FISHER: Je ne le savais pas:

En réponse à la lettre de votre secrétaire concernant le bill n° 115, j'ai l'honneur de vous faire savoir que ce projet de loi a été étudié aussi à fond que nous l'ont permis le temps et les renseignements à notre disposition.

La St. Lawrence Power Company demande à être autorisée à développer de l'énergie en endiguant le fleuve Saint-Laurent au Long-Sault. La commission pour la conservation des ressources naturelles du Canada s'oppose à ce projet pour plusieurs raisons dont quelques-unes ont déjà été rendues publiques.

Je ferai observer que la compagnie en question est la compagnie de force du Saint-Laurent, et non la compagnie de transmission du Saint-Laurent.

Un examen du bill n° 115 indique clairement que le dépôt de ce projet de loi est une partie des plans de la St. Lawrence Power Company. Il est à remarquer que le président de la Power Company et un de ses ingénieurs, sont les premiers nommés parmi ceux qui demandent la constitution de cette compagnie, et les privilèges demandés sont très étendus et extraordinaires.

L'adoption du bill tel qu'il est rédigé équivaudrait à faire sanctionner par le Parlement une partie importante des projets de la St. Lawrence Power Company, et compliquerait inutilement la situation.

M. W. F. MACLEAN: A-t-on soumis le projet de loi modifié à M. Sifton afin de connaître son sentiment?

L'hon. M. FISHER: Je l'ignore, mais je me disposais à démontrer qu'on a suivi ses conseils, à une exception près, et que, conséquemment, il n'était pas nécessaire de lui soumettre le bill de nouveau. Le bill dont le comité des bills d'intérêt privé a fait rapport est tout à fait conforme aux conclusions du président de la commission de conservation de nos ressources naturelles. M. Sifton ajoute:

D'un autre côté, on allègue que les villes intéressées, plus particulièrement Prescott et Brockville, sont privées d'énergie et ont besoin d'une ligne de transmission. Il ne paraît pas y avoir de raison pour refuser l'autorisation de construire simplement une ligne de transmission, et si le bill (n° 115) ne tendait qu'à cela, je n'y verrais aucune objection sérieuse.

On a cité cette lettre afin d'établir que le président de la commission de conservation est hostile au présent bill. Cependant, le passage que j'ai lu à l'instant indique, au contraire, que M. Sifton ne découvre aucune raison de s'y opposer s'il ne s'agit que de la construction d'une ligne de transmission.

Je signale particulièrement à votre attention les articles 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14, qui présentent de graves objections, vu l'étendue des pouvoirs qu'ils tendent à conférer.

Ces articles sont presque tous supprimés et remplacés par d'autres qui donnent les garanties demandées:

Ces articles tendent à monopoliser de vastes pouvoirs hydrauliques. On remarquera, de plus, qu'il n'y a rien dans le bill pour protéger les municipalités quant à l'usage des rues, des chemins, ni dispositions obligeant la compagnie à payer pour acquérir un droit de passage. Cette question a déjà donné lieu à des embarras, dans d'autres entreprises, et il serait important d'y voir.

Dans ces circonstances, la commission recommande:

1. Que les articles 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14 soient retranchés, et remplacés par des dispositions tendant à autoriser la construction d'un ligne de transmission et l'achat, la transmission et la vente de l'énergie, dans les limites du Canada.

Le bill y pourvoit:

2. Qu'un article soit ajouté, déclarant que la loi ne deviendra en vigueur que sur la proclamation du Gouverneur général en conseil, sous les conditions que ce dernier pourra prescrire, et qui seront censées faire partie de la loi.

A la fin du bill dont le comité a fait rapport, se trouve l'article 15 qui prescrit que la présente loi entrera en vigueur à une date désignée par proclamation du Gouverneur en conseil. Cette disposition est conforme aux conclusions de M. Sifton, mais elle n'a pas une aussi grande portée. Il demandait que les conditions que le Gouverneur en conseil imposerait par décret fussent censées faire partie de la loi. Lorsque le comité s'est occupé de ce point, je me suis prononcé contre la dernière partie des conclusions, et voici pourquoi. Je suis d'avis qu'il est du devoir du parlement d'imposer les conditions auxquelles la loi entrera en vigueur et sera exécutoire, et qu'il n'appartient pas au Gouverneur en conseil de fixer ces conditions et de les incorporer dans la loi.

Si les députés de la gauche croient bon de confier cette tâche au présent ministère, c'est une preuve de confiance, mais cela ne permet pas au parlement de se soustraire à sa responsabilité et de la rejeter sur le Gouverneur en conseil. Toutefois, si les députés de la gauche désirent la faire retomber sur le Gouverneur en conseil, ils sont libres de la proposer. Dans ces circonstances, je n'ai pas appuyé cette proposition du président de la commission de conservation, mais toutes les autres ont été acceptées et les articles du bill qui n'ont pas trouvé grâce à ses yeux ont été retranchés. Sans cela, j'aurais protesté contre le renvoi du bill à la Chambre et contre son adoption par celle-ci. Maintenant que le bill offre les garanties que j'ai indiquées—autorisation de ne transmettre que de la force, défense d'en exporter aux États-Unis, obligation d'obtenir au préalable le consentement des municipalités, subordination du droit d'exportation aux dispositions de l'article de la loi sur les chemins de fer et mise en vigueur de la loi que par proclamation du Gouverneur en conseil—je ne conçois pas pourquoi il ne serait pas adopté. Quant à moi, je n'ai pas plus d'intérêt dans ce bill que tout autre membre de la Chambre. A titre de membre du comité des bills d'intérêt privé, j'étais tenu d'examiner ce projet de loi, de prêter l'oreille et de prendre part à la discussion et de m'assurer de l'accomplissement des conditions nécessaires pour que le parlement rende des lois sages.

Je n'ose pas hasarder une opinion quant à l'empiètement sur les droits des provinces, mais la thèse du représentant de Hastings-est (M. Northrup) ne me paraît pas rigoureusement vraie. Il semble inférer que ce bill permettrait d'acquérir par voie d'expropriation la propriété d'un gouvernement provincial, en vertu du droit d'expropriation que l'article 247 de la loi des chemins de fer confère à la première compagnie. Je ne suis pas avocat et je ne prétends pas interpréter la loi; mais il me semble impossible que le pouvoir accordé à une compagnie par une certaine loi puisse être conféré à une autre compagnie par une loi différente.

M. LANCASTER: La même personne peut prendre des parts dans les deux compagnies.

L'hon. M. FISHER: Oui, la même personne peut être actionnaire dans les deux compagnies, mais les pouvoirs donnés à une compagnie en vertu du statut ne peuvent s'appliquer qu'aux travaux de cette compagnie et non pas à ceux qu'elle est autorisée de faire par une autre loi.

M. R. L. BORDEN: Je crois avoir lu dans la lettre du président de la commission de conservation qu'il exprimait l'opinion que ce projet n'était qu'une petite partie d'un projet plus grand.

L'hon. M. FISHER: Non, ce n'est pas une partie d'un projet plus grand. Il dit:

Ce bill est une partie du plan de la St. Lawrence Power Company.

Cela se peut. Je ne connais pas leurs intentions.

M. R. L. BORDEN: Nous la connaissons par la déclaration du ministre des Travaux publics.

L'hon. M. FISHER: Quelles que soient les intentions de la compagnie, les pouvoirs qui lui sont accordés par ce bill ont rapport à des travaux pour la transmission de l'électricité, et ne peuvent s'appliquer à la construction d'un barrage autorisé par la première charte. Je ne puis pas comprendre comment les pouvoirs créés par ce bill de faire certains travaux puissent être transférés à d'autres travaux qui doivent être exécutés en vertu d'une loi différente.

Mon opinion est que cette corporation tomberait sous le coup de la loi des chemins de fer et conséquemment le pouvoir qui est accordé aux compagnies constituées par ce Parlement d'exproprier des biens ap-

partenant aux gouvernements provinciaux n'était pas compris dans la première charte. C'est seulement parce que les pouvoirs d'expropriation en vertu de la loi des chemins de fer sont donnés à cette compagnie, qu'elle pourra exproprier des terrains appartenant à la province, et la raison pour laquelle ce privilège lui a été accordé, c'est que si on refusait ce pouvoir à la compagnie en se fondant sur les droits des provinces en ce qui regarde le sol sous les cours d'eau et dans le lit des rivières, cette compagnie pourrait être empêchée de traverser le lit d'une rivière dans Ontario, ce qui signifierait qu'elle ne pourrait jamais exécuter les travaux que ce Parlement l'aurait autorisée à entreprendre.

M. BLAIN: Est-ce que cela n'enlève pas quelques-uns des droits de la province d'Ontario?

L'hon. M. FISHER: Je n'exprimerai pas d'opinion légale sur ce point, mais si la province d'Ontario a le droit d'empêcher une compagnie d'exécuter des travaux qui sont dans l'intérêt de la population du Canada, alors je dis que les propriétés de la province devraient être soumises, comme les propriétés privées, à l'expropriation afin de permettre l'exécution des travaux de la compagnie. Si les travaux ne sont pas l'intérêt du public ce Parlement ne devrait pas donner de chartes, mais s'il donne une charte, celle-ci doit fournir les moyens d'exécuter les travaux que le Parlement a autorisés.

M. BOYCE: Le ministre favoriserait-il une mesure qui ignorerait les droits des municipalités dans la province?

L'hon. M. FISHER: Si ce Parlement juge à propos d'accorder à une compagnie une charte pour certaines fins, il doit donner à cette compagnie le pouvoir d'exécuter les travaux qu'elle se propose de faire.

M. BOYCE: Le ministre dit aujourd'hui exactement le contraire de ce qu'il disait à la dernière session. L'année dernière lorsqu'il a déposé le bill, créant la commission de conservation, il a expliqué que cette commission sauvegarderait les intérêts des provinces et des municipalités tout comme les intérêts du Canada. On a répondu que cette Chambre avait créé certains comités de conservation, et, conséquemment, qu'il n'y avait pas nécessité de faire les dépenses d'une commission de conservation. En réponse à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) qui demandait ce que ferait cette commission de conservation, l'honorable ministre a répondu comme suit dans la séance du 12 mai 1909:

Ils tiendront une assemblée et discuteront les propositions qu'ils pourront faire à l'égard des ressources naturelles du Canada dans l'avenir, de façon à recevoir l'approbation des différents corps administratifs, municipaux ou provinciaux, qui possèdent des ressources naturelles.

Un comité de cette Chambre n'a qu'un caractère purement fédéral, et ne provoque pas la sympathie ou la coopération des autorités provinciales ou municipales.

Lorsque l'on objecta qu'il y avait déjà un comité de la Chambre qui s'occupait des ressources naturelles, le ministre a répondu:

Un comité de cette Chambre n'a qu'un caractère purement fédéral, et n'a pas la sympathie ou la coopération des autorités provinciales ou municipales.

Aujourd'hui l'honorable ministre dit qu'il votera pour une mesure qui enlèverait absolument aux municipalités et à la province leurs droits, de quelque nature qu'ils soient, et qu'il est en faveur d'une loi fédérale. Mon honorable ami doit voir comme sa conduite est illogique. Je dirai un mot à l'adresse de l'honorable député de la Rivière-à-la-Pluie (M. Conmee). Son attitude à l'égard de ce bill est bien extraordinaire. Il a dit que nous devrions par ce bill ignorer les droits des provinces. L'honorable député n'a pas toujours été de cet avis. Lorsqu'il était membre de la législature d'Ontario et qu'il appuyait le gouvernement provincial, il a pris une attitude différente, de même que la première année qu'il a été dans cette Chambre.

M. CONMEE: Non, il n'y a pas d'inconséquence dans mon attitude.

M. BOYCE: Vu les principes en jeu au sujet des droits des provinces et des municipalités que doivent traverser les lignes de transmission projetées, je crois que ce bill ne devrait pas être adopté. Au sujet du principe du bill, le temps viendra un jour, et il est aussi bien que ce soit maintenant, où il faudra s'arrêter sur une politique au sujet de cette question.

C'est le devoir du Gouvernement d'exposer devant cette Chambre une politique qui préviendrait une discussion du genre qui se répète si souvent de ce temps-ci, contre les députés sur les droits municipaux et provinciaux.

M. R. L. BORDEN: Je demanderai au ministre de l'Agriculture ce qu'il comprend par l'article 111, paragraphe 4?

L'hon. M. FISHER: Je comprends qu'il donne à la compagnie le droit d'acquérir en franc-alleu tous les terrains dont elle pourra avoir besoin pour la construction de sa ligne de transmission. Les mots "franc-alleu" ont été insérés pour obliger la compagnie à acheter les terrains et non pas simplement les louer.

M. R. L. BORDEN: L'article 247 de la loi des chemins de fer dont parle mon honorable ami, et les dispositions générales

de cette loi sur lesquelles ils se fondent, ne semblent pas éclaircir la situation créée par ce paragraphe, qui donne apparemment à la compagnie le droit d'empêcher sur tout terrain quelconque et de l'exproprier sans en acquérir un titre absolu. Ce paragraphe pourra donner à la compagnie le droit d'obtenir une servitude dans une municipalité sans acquérir un titre de franc-alleu. Le paragraphe 6 de l'article 11 dit:

Au cas où la compagnie exercera le droit qui lui est accordé ici d'acquérir des terrains pour droits de barrages, elle devra les acquérir en franc-alleu.

Je ne sais pas quel effet pourront avoir ces deux dispositions unies ensemble. Il est très probable que le paragraphe 4 rende bien inutiles les dispositions de l'article 247 de la loi des chemins de fer.

L'hon. M. FISHER: Si tel est le cas, lorsque nous arriverons à cet article, nous pourrons le modifier, parce que le comité des bills privés, il a été pleinement compris que toutes les questions d'expropriation devront être sujettes subordonnées à la commission de la municipalité, et j'appuierai tout amendement de nature à établir clairement que la compagnie n'aura aucun pouvoir de ce genre.

M. J. P. TURCOTTE: Voici la différence entre les deux paragraphes. Chaque fois qu'il faudra exproprier la compagnie sera obligée d'acquérir un titre en franc-alleu, mais cela ne sera pas nécessaire lorsqu'elle obtiendra une servitude ou un privilège.

M. R. L. BORDEN: Si telle est l'intention elle a été très mal exprimée. La loi des chemins de fer donne à une compagnie le pouvoir d'expropriation. Ce bill commence par dire que:

Chaque fois que le mot "terrain" se présente, il comprend tout privilège ou servitude active dont la compagnie a besoin pour la construction ou l'exploitation des ouvrages autorisés par la présente loi, sur ledit terrain ou le long dudit terrain, sans qu'il soit nécessaire d'en acquérir titre de pleine propriété.

Conséquemment, il me semble que la compagnie aurait le droit d'acquérir un droit de passage sans qu'elle soit obligée d'acquérir un titre de pleine propriété. Si cet article donne un droit d'expropriation pour obtenir une servitude en vue de poser un poteau, elle a également le droit d'acquérir une servitude par le même procédé pour ériger tous ces poteaux .

L'hon. M. FISHER: Je ferai remarquer à mon honorable ami que l'on pourra aisément apporter remède à cela lorsque nous serons arrivé à cet article du bill. Conséquemment, je demanderais qu'on facilite le moyen d'y arriver.

M. LANCASTER: J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt tout ce que le ministre de l'Agriculture a dit au sujet du caractère inoffensif de ce bill et aussi son explication de la lettre de l'honorable président de la commission de conservation. Je ne trouve pas que ce bill soit aussi inoffensif que le dit le ministre de l'Agriculture, et s'il l'avait étudié davantage, il ne penserait pas de cette façon. Comme je comprends la lettre, M. Sifton, le président de la commission de conservation, veut que ce bill soit limité à la transmission, je ne crois pas que le ministre ait dit que M. Sifton a vu le bill après qu'il a été modifié. S'il voulait que ce bill ne s'appliquât qu'à la transmission, les amendements qu'on y a apportés en changent la nature. En vertu de l'article 6, la compagnie peut acheter ou louer du pouvoir électrique, et acquérir tels terrains, servitudes, privilèges qui lui seront nécessaires pour son entreprise. Or, il doit admettre que la loi de 1901 qui accorde une charte à la St. Lawrence Power Company, bien que ce soit une loi différente, donne à cette compagnie le droit de vendre ce pouvoir, et cette loi ne contient aucune clause comme celle que nous insérons dans les chartes de chemins de fer, pour empêcher toute fusion avec une autre compagnie, excepté avec l'approbation du Gouverneur général ou de la commission des chemins de fer. De sorte, que les deux compagnies étant soumises à la même direction, pourraient être manipulées de façon à avoir le droit de produire l'énergie et celui de la transmettre.

L'article 6 autorise la compagnie a:

Construire, entretenir, tenir en service, utiliser et administrer des conduites, tunnels, lignes de transmission, constructions, bâtiments, machines, outillages, appareils, instruments et accessoires, et ériger et maintenir des poteaux et des tours, et poser et entretenir des tuyaux, câbles, fils ou autres conducteurs et les relier à des lignes similaires dans les autres provinces et à des lignes similaires dans les Etats-Unis en vue de l'importation seulement.

Il ne dit pas "pour transmission seulement" et rien ne me fait conjecturer que telle serait la pratique.

L'hon. M. FISHER: C'est son seul objet.

M. LANCASTER: Pourquoi ne pas restreindre la portée de cet article en déclarant que ce sera pour transmission seulement au Canada?

L'hon. M. FISHER: Quand nous en serons à cet article, cette réservation pourra être faite.

M. ROBB: Que l'honorable député lise l'article 12.

M. LANCASTER: Cet article déclare que rien dans la présente loi ne sera interprété comme autorisant la compagnie à exporter de l'électricité ou de la force électrique, ou autre, aux Etats-Unis. Mais il n'y a rien

ici qui restreigne d'aucune manière ses droits de transmission. Nous avons cette loi de 1901 qui accorde beaucoup plus que de simples privilèges de transmission à une autre compagnie portant presque le même nom et composée des mêmes personnes; puis on nous demande de voter ce projet de loi dans lequel on a soin de ne pas restreindre les attributions de la compagnie à la transmission. On a tenté d'établir que les droits municipaux ne souffriront pas d'empiètement, et une disposition a été insérée à cet effet. Que cette disposition soit effective ou non, c'est ce que l'on constatera plus tard. Le projet de loi spécifie en quoi consisteront les travaux et droits de la compagnie; mais il ne les restreint pas à ceux d'une compagnie de transmission; aucune de ses dispositions ne saurait être interprêtée dans ce sens, au contraire, nous disons dans ce projet de loi que la compagnie pourra acquérir, par achat ou bail, de l'électricité, du courant, de la force ou énergie électrique, qu'elle pourra fournir, vendre, etc. Elle est à même de conclure des marchés pour l'achat ou la vente avec une compagnie quelconque en mesure de lui fournir le courant. Nous lui reconnaissons ce droit, et nous ne faisons aucune réservation, comme de la soumettre au contrôle de la commission des chemins de fer ou du Gouverneur en conseil.

Le président de la commission de conservation a condamné cette mesure, et cela non pas en sa simple qualité personnelle, puisqu'il est aux termes de la loi constituée le gardien de ces ressources, chargé de surveiller et d'avoir l'œil à toute mesure de cette sorte. Ce fonctionnaire a condamné ce projet de loi, si je ne me trompe. Il serait opportun que le président de la commission écrivît déclarant qu'après avoir examiné le projet de loi sous sa forme modifiée, il n'y trouve rien à redire. Je crois que, sous sa forme actuelle, il ne le satisfait pas encore. Même, si ce projet de loi ne conférait que des droits de transmission de l'énergie, le président de la commission y trouverait beaucoup à redire; mais de plus, il a déclaré nettement qu'il ne devrait conférer que des droits de transmission, et le projet de loi qui nous est soumis ne s'arrête pas là. Si ce projet de loi ne confère que le droit de transmettre de l'énergie, le ministre de l'Agriculture ne pense-t-il pas qu'il faudrait y insérer une déclaration à cet effet, soit à la fin de l'article 6, ou dans quelque autre partie du bill, de manière à dissiper tout doute à cet égard.

L'hon. M. FISHER: Quand nous en serons à l'article en question, je serai disposé à approuver l'insertion de tout texte énonçant clairement cette idée.

M. LANCASTER: On nous demande de voter l'article 1er énonçant le nom de cette compagnie, mais nous n'avons pas encore décidé si ce nom est celui qui convient. Je ne suis pas prêt à déclarer par mon vote que cette compagnie sera une compagnie de transmission, si elle doit être autre chose, et le projet de loi l'indique. Elle doit être beaucoup plus qu'une compagnie de transmission.

L'hon. M. FISHER: L'acte de constitution de la compagnie devra être en conformité de la désignation contenue au projet de loi, laquelle indique que c'est une compagnie de transmission. C'est une compagnie de transmission que je suis prêt à constituer et à revêtir d'attributions.

M. LANCASTER: Il n'y a rien qui la restreigne à n'être qu'une compagnie de transmission.

L'hon. M. FISHER: Il doit y avoir une disposition à cet effet; s'il n'y en a pas, je suis prêt à l'insérer.

M. R. L. BORDEN: Le ministre de l'Agriculture a-t-il affirmé que toutes les dispositions critiquées par le président de la commission avaient été élaguées?

L'hon. M. FISHER: Autant que je sache, le projet de loi a été rédigé à neuf, en parfaite conformité des propositions faites par le président de la commission de conservation, sauf le conseil qu'il a donné quant à l'imposition de conditions par décret en conseil.

M. R. L. BORDEN: J'observe que le président a propose la radiation des articles 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 du bill primitif. L'article 10 n'a pas été rayé car il est reproduit ici comme article 7.

L'hon. M. FISHER: Je vois que les deux articles correspondent exactement ; mais d'autres dispositions ayant été insérées qui interdisent l'exercice de ces droits, sauf dans certaines conditions, la présence de cet article ne saurait avoir aucun résultat fâcheux.

M. R. L. BORDEN: Il a paru être d'un avis contraire; il continue de trouver à redire à cette disposition sous sa forme actuelle. La rédaction de cet article à certains égards est étrange:

La compagnie peut construire ou acquérir par bail, achat ou autrement, et mettre en service pour les besoins de ses ouvrages, lignes ou opérations et pour ses objets, des lignes de télégraphe ou de téléphone ou autres ouvrages et moyens de communication.

L'hon. M. FISHER: Les mots " et pour ses objets " veulent dire que ses lignes de télégraphe et de téléphone ne sont que pour les fins de la compagnie, tout comme une compagnie de chemin de fer ne peut exploiter de lignes télégraphiques ou téléphoniques que pour ses propres fins.

M. LENNOX: Le ministre est-il bien sûr de son fait quand il affirme que toutes

les propositions du président de la commission de conservation ont été incorporées dans le présent projet de loi? L'honorable représentant d'Ontario-nord (M. Sharpe) a produit une lettre du président de la commission de conservation, et j'ai conclu de ses paroles qu'il existe de notables divergences entre les vues du président et les dispositions du projet de loi soumis à la Chambre. J'observe que le ministre de l'Agriculture paraît croire que le projet de loi est en conformité exacte des propositions du président.

L'hon. M. FISHER: Sauf une exception.

M. LENNOX: Le ministre est-il certain que toutes les propositions faites par le président de la commission ont été acceptées par le comité?

L'hon. M. FISHER: C'est ce que se proposait de faire le comité des bills d'intérêt privé.

M. LENNOX: Le ministre aura-t-il l'obligeance de dire encore une fois en quoi consiste cette exception?

L'hon. M. FISHER: Le président de la commission était d'avis que dans la proclamation du Gouverneur général donnant force de loi à la mesure, il devrait être inséré de nouvelles conditions, ce à quoi je me suis opposé en principe.

M. LENNOX: Je ne me rappelle pas bien si le président est nommé par décret en conseil ou désigné par la commission elle-même.

L'hon. M. FISHER: Il est spécialement nommé président.

M. LENNOX: C'est l'usage de plus en plus général des comités de renvoyer les questions à ce qu'on appelle la commission de conservation, c'est-à-dire, en pratique, de les référer au président de la commission de conservation. Je reconnais que le président est un homme de talents exceptionnels, mais ce n'est pas là une raison suffisante pour lui référer toutes les questions législatives importantes. Tout ne se borne pas à une question de talent; je trouve cette manière de faire des plus fâcheuses. Elle donne parfois de bons résultats; elle en donnera peut-être dans la circonstance actuelle, mais le jour ne peut manquer de venir où elle donnera des résultats tout opposés; et à mon avis, si nous prenons l'habitude de renvoyer l'examen de diverses questions nominalement à la commission de conservation, mais effectivement au président de cette commission, ou même si nous renvoyons directement ces questions au président, il en résultera de sérieux inconvénients avant longtemps. Pour un temps, le président pourra faire des recommandations en apparence favorables à la protection de l'intérêt public, et la gauche se déclarera prête dans ces cas à les adopter; mais, rien ne nous assure que dans d'autres circonstances le président ne proposera pas l'adoption d'un projet de loi très dangereux; comme nous le lui aurons renvoyé, nous serons moins portés à étudier directement la question, et il ne se passera pas beaucoup de temps avant que nous ayons sérieusement à souffrir de cette pratique. Ce n'est pas que je désire m'attaquer à la commission de conservation, ou à son président, mais je dis que le principe même est vicieux. Nous déléguons l'exercice de nos fonctions à une commission sans aucune responsabilité; car, on ne saurait prétendre que M. Sifton, tout membre de la députation qu'il est, détient un emploi responsable en sa qualité de président de la commission, comme s'il occupait, en cette qualité, un siège en cette Chambre. En renvoyant l'examen de ces projets de loi à la commission ou à son président, nous leur déléguons l'exercice de fonctions officielles que nous devrions exercer nous-mêmes, et nous allons un de ces jours nous exposer à des critiques de ce chef. La commission se rendra surtout utile en s'occupant de questions d'intérêt général, non pas en trouvant une solution à des cas particuliers ou qui se rattachent à des bills d'intérêt privé. La commission se rend compte de la situation générale du pays, de ses intérêts et de ses ressources et se forme une opinion sur ces questions, sans que personne soit intéressé à influencer ses décisions dans un sens ou un autre; et je me rends compte qu'il serait dangereux de nous décharger de nos fonctions sur le président de cette commission, ou sur la commission même.

M. BOYCE: Ce projet de loi n'a-t-il pas été soumis à la commission de conservation?

M. PARDEE: Le bill primitif, mais non pas celui-ci. La commission de conservation a examiné le premier projet de loi et en a retranché les dispositions qui lui paraissaient fâcheuses, puis a renvoyé le projet de loi au comité d'intérêt privé. Elle ne voyait pas de mal à ce que le projet de loi fût voté sous sa forme modifiée.

M. BOYCE: Le ministre de l'Agriculture, le ministre de l'Intérieur et le ministre des Mines sont ex-officio, aux termes de la loi, membres de la commission de conservation à laquelle ce projet de loi a été renvoyé.

Je demande au ministre de l'Agriculture si la commission de conservation a été appelée à se réunir pour faire l'examen du bill qui lui a été référé. Il est clair que cette commission n'a jamais siégé, qu'elle n'a jamais étudié le présent bill, et nulle proposition ne nous est faite de la part de cette commission sur la meilleure manière de règler cette question. L'examen de ce bill a été revoyé à un corps composé de trente-cinq membres, et nous avons reçu,

non pas l'opinion de la commission, mais celle d'un de ses membres, qui en est le président, et dont les fonctions, par la loi, sont purement administratives, chargé qu'il est de donner effet aux décisions de la commission. Si donc nous n'entendons pas nous moquer des actes de cette commission, notre devoir est de lui renvoyer ce bill pour qu'elle nous dise son sentiment, et non pas celui du président. Le ministre de l'Agriculture est lui-même, de par ses fonctions, membre de cette commission; c'est lui qui a présenté le projet de loi créant la commission de conservation, et j'aimerais à savoir de lui ce qu'il pense du président, qui, sans réunir la commission, dispose tout seul des questions soumises à cette même commission.

L'hon. M. FISHER: S'il est question dans le moment de la commission de conservation, c'est que l'honorable député a jugé bon pour des fins d'obstruction de nous lire une lettre du président de cette commission.

M. BLAIN: L'honorable ministre a tort de dire que l'on fait usage de cette lettre à seule fin d'empêcher le bill de passer.

L'hon. M. FISHER: Pardon, j'ai voulu dire pour faire opposition au bill, sous prétexte que la commission de conservation lui était adverse. C'est tout ce que j'ai voulu dire en mentionnant la chose. Quant à savoir s'il est à propos de renvoyer l'examen de cette affaire à la commission de conservation, chacun est libre de le suggérer ou de s'y opposer. Il y a du pour et du contre. On admettra pourtant qu'il est assez difficile de réunir à un moment donné les trente membres dont se compose la commission, lesquels sont dispersés aux quatre coins du pays, pour chaque question qui peut leur être soumise. Si une question de cette nature est renvoyée à la commission, il faudra ou une convocation générale ou une simple convocation du comité de direction. J'ignore, dans l'espèce, si le président a convoqué le comité de direction.

M. BOYCE: Vous en faites partie.

L'hon. M. FISHER: Non, je n'en fais pas partie. Un des honorables députés de la ville de Toronto en est un; l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) en est un autre, il y a aussi M. le docteur Robertson, et le procureur général de la Nouvelle-Ecosse, avec deux ou trois autres. Cette lettre du président peut être son opinion personnelle, donnée en sa qualité de président, ou encore une opinion formée après consultation. Des députés de la gauche, supposant que cette lettre appuierait l'opposition qu'ils font au présent bill, l'ont mise de l'avant; mais maintenant qu'ils s'aperçoivent du contraire, ils en sont dégoutés, et ils voudraient bien qu'elle ne fût pas utilisée contre eux.

M. BLAIN: En lisant cette lettre hier soir, l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) a soutenu que le présent bill s'était en partie seulement conformé aux avis de la commission.

L'hon. M. FISHER: Je crois que l'on y obéit à tout ce que la commission suggère.

M. BLAIN: Mon honorable ami ne peut pas dire cela.

L'hon. M. FISHER: Sauf en un point peut-être?

M. BLAIN: Oui, en un point très important.

M. BOYCE: Je vais répéter ma question. En tant que ministre chargé de surveiller les actes de la commission de conservation, est-ce que le ministre de l'Agriculture considère que la commission s'est conformée à l'ordre qui lui est donné lorsque le président tout seul donne ainsi son opinion, et est-ce de cette manière-là que la commission de conservation entend faire son travail?

L'hon. M. FISHER: Si la réponse du président n'est pas autorisée par acte de la commission, j'ose dire qu'elle a bien peu de valeur, si ce n'est comme opinion personnelle de la part de celui-ci; mais si, par la constitution même de ce corps, le président se trouve autorisé à agir pour la commission dans certaines circonstances, sa réponse a toute la force que lui prêterait le concours de la commission.

M. BOYCE: Mon honorable ami sait très bien que le président n'a pas cette autorité.

L'hon. M. FISHER: Je n'ai pas dit par un statut.

M. BOYCE: Donc, de l'aveu même du ministre, il n'existe pas de rapport de la commission de conservation relativement à ce bill, et, si nous acceptons cette lettre comme exprimant le propre sentiment de la commission de conservation, l'honorable ministre doit voir quel dangereux précédent nous sommes en train de créer.

C'est à faire accepter un tel précédent que le ministre de l'Agriculture s'emploie lui-même aujourd'hui, par la position qu'il prend devant la Chambre. C'est lui, à la dernière session, qui s'est plu à nous faire valoir l'importance de cette commission, destinée, disait-il, à préserver de toute atteinte nos ressources naturelles, précisément dans des cas comme celui-ci, où viennent en conflit l'intérêt général du pays avec celui des provinces et des municipalités. Je lui demanderai donc, en sa qualité

de ministre de la couronne, de ne pas permettre que cette question soit traitée par un membre seulement de cette commission. Je lui demanderai de voir à ce que, dans le cas où la commission est invitée à étudier une affaire, elle en délibère comme corps, et ne s'en remette pas de ce soin à l'un de ses membres, quelque distingué qu'il soit. Ce que le Parlement est en droit d'avoir, c'est le rapport de la commission dans son ensemble et, ce rapport, le ministre devrait voir à nous l'obtenir.

M. MACDONELL: Si nous devons en croire le ministre de l'Agriculture—et c'est là une prétention quelque peu surprenante —le Parlement aurait le droit de confier à une compagnie particulière le droit d'exproprier le domaine public de toute province. C'est là une prétention que l'on n'avait jamais encore cherché à faire valoir devant cette Chambre; moins encore un ministre de la couronne l'a-t-il jamais tenté.

L'hon. M. FISHER: N'est-il donc pas vrai que, par les dispositions de la loi des chemins de fer, cette compagnie peut obtenir pareille autorisation? Et cette loi des chemins de fer n'a-t-elle pas été votée par ce Parlement? N'a-t-elle pas eu l'assentiment unanime de la députation?

M. MACDONELL: C'est à cause de cela en particulier que je m'oppose à l'adoption du présent bill. On y dit que l'entreprise est d'intérêt général pour le Canada et l'on y donne à la compagnie des pouvoirs très étendus qui découleraient de la loi des chemins de fer. C'est au ministre que nous sommes redevables de cette franche déclaration qui nous met à même de connaître la politique du Gouvernement.

Jamais auparavant personne n'a prétendu ici que la couronne, agissant par l'entremise du Parlement fédéral, avait le droit d'autoriser l'expropriation de terres relevant de la couronne elle-même, représentée par une province quelconque. Les provinces, en effet, ont, tout autant que l'autorité fédérale, droit de garder intacts les privilèges qu'elles tiennent de la couronne. Elles ont même droit à la préservation des biens qui leur appartiennent. Pour la première fois aujourd'hui on vient nous dire que la couronne a le droit d'autoriser une compagnie à l'exproprier dans un domaine différent. Jamais tribunal n'a consacré pareille doctrine dans ce pays. Nous savions que dans la Colombie-Anglaise une compagnie avait été autorisée à exproprier des terrains appartenant à la couronne pour les fins d'une entreprise autorisée par le Parlement fédéral, mais il s'agissait là de terrains dépendant de l'autorité centrale. Le ministre de l'Agriculture est allé plus loin, et tous les articles de ce bill ont trouvé faveur auprès de lui. Cela étant, à quoi nous servirait de nous rendre aux sollicitations apparemment modestes de certains membres de la droite qui nous demandent de laisser passer le premier article du bill? L'honorable ministre n'est pas sûr s'il ne serait pas à propos d'ajouter quelque chose à l'article de la fin; mais, à part cela, il se déclare parfaitement satisfait. Si l'on en juge par les apparences, le Gouvernement entend nous obliger à aller jusqu'au bout, quelles que soient nos objections. En vue de calmer les justes appréhensions des députés qui représentent ici la ville de Montréal, l'honorable ministre nous a lu la loi des chemins de fer, d'où il ressort, d'après lui, que cette compagnie ne peut pénétrer dans la ville sans le consentement de cette dernière. La chose est élémentaire. Chacun connaît l'article 247 de la loi des chemins de fer qui, pour toute protection aux municipalités, déclare que personne n'y pourra entrer sans leur consentement. Cette loi des chemins de fer ne dit pas que la compagnie dont il s'agit sera liée par l'article 247 et qu'elle ne pourra entrer dans la ville de Montréal sans le consentement de cette dernière.

M. BLAIN: Le ministre de l'Agriculture n'a pas eu de succès auprès de l'honorable député de la division Sainte-Marie de Montréal (M. Martin), et ce dernier a été peu satisfait des représentations du ministre.

M. MACDONELL: Il est vrai que je n'étais pas à la Chambre dans le moment, mais c'est ce que l'on m'a rapporté. Le présent bill donne à la compagnie un droit général d'expropriation qui couvre tout le territoire depuis Kingston jusqu'à Montréal, y compris ces deux villes. Le pouvoir d'expropriation donné à la compagnie par le bill n'a de limites que ses propres besoins.

M. J. P. TURCOTTE: Elle n'en peut user que du consentement de la municipalité.

M. MACDONELL: Non, cette restriction n'existe pas, et la compagnie n'a pas à demander le consentement de la municipalité, pour s'en tenir aux seules dispositions du présent bill. Pour des entreprises conduites sous l'empire de la loi des chemins de fer, une compagnie acquiert la pleine propriété en payant la valeur du terrain; mais ici il y a plus, la compagnie aura le droit en sus d'acquérir jusqu'à des droits de servitude. Cela veut dire qu'il lui sera loisible de faire passer ses lignes en quelque endroit qu'il lui plaira de la ville de Montréal, de les attacher au flanc des maisons ou sur les toits. Elle n'a pas à exproprier pour cela; ce qui lui coûterait très cher. Elle peut se contenter d'acquérir une servitude, un droit, un privilège, et faire passer ses lignes où elle voudra. La compagnie a ce pouvoir en vertu du paragraphe 4 de l'article 11 de ce bill. Ceux qui représentent ici la ville de Montréal comprendront, je l'espère, toute la portée d'une pa-

reille disposition, et ils se joindront à ceux dont le seul désir, en l'occurence, est de sauvegarder les droits des provinces.

Le ministre de l'Agriculture ne voit aucun danger dans le fusionnement de cette compagnie avec sa devancière, la St. Lawrence Power Co. constituée en 1901; à son avis, elle ne conservera que les droits dont jouissait l'ancienne compagnie; cette compagnie-ci conservera ses droits, mais elle ne saurait nullement, au moyen d'une fusion, absorber leurs pouvoirs réciproques et faire leur exportation, au bénéfice mutuel des deux compagnies. Le ministère fait erreur, car s'il veut bien se rapporter à la loi de 1901 autorisant la St. Lawrence Power Co., il verra par l'article 2 que cette compagnie a le droit de se fusionner avec la compagnie que nous sommes en train d'instituer et que les droits possédés par chaque compagnie respectivement seront le bien collectif des deux sociétés. La compagnie qu'il s'agit en ce moment de créer législativement possèdera tous les droits de l'ancienne, tandis que la compagnie créée en 1901 possèdera tous les droits de celle-ci et ainsi elles jouiront collectivement des énormes privilèges qui leur ont été octroyés. Grâce à la faculté accordée à l'ancienne société, de se fusionner avec cette compagnie-ci, ces deux compagnies n'en feraient qu'une et ainsi il existera une gigantesque société bénéficiant des pouvoirs de la compagnie primitive, ainsi que des privilèges que ce bill concède à la nouvelle compagnie de transmission.

M. BLAIN: Pourquoi n'a-t-on pas communiqué ces renseignements au comité des bills d'intérêt privé?

M. MACDONELL: Je ne saurais dire, on l'a peut-être fait.

M. BLAIN: Non, le député d'Ontario-nord affirme le contraire.

M. MACDONELL: Le texte même de cette loi en fait foi. Leur physionomie indique leur identité. Elles portent presque le même nom; l'une s'appelant la St. Lawrence Power Company et l'autre, la St. Lawrence Power Transmission Company.

Si la compagnie qui demande aujourd'hui la personnalité civile n'était pas en réalité la société primitive, est-ce que cette dernière ne s'opposerait pas à la similarité des noms? Le ministre ne voit aucun danger dans l'exportation de la force aux Etats-Unis. Il est fort douteux, d'après le texte des deux bills, qu'il soit possible d'empêcher la compagnie de faire l'exportation de la force; car le texte primitif n'apporte aucune restriction à l'exportation de la force. La compagnie peut vendre sa force.

M. CONMEE: Non, la loi relative à l'exportation de l'énergie électrique prévoit cela.

M. MACDONELL: Le chapitre 16 de la loi de 1907 concernant l'exploitation de l'énergie électrique et autres fluides prescrit qu'il faut obtenir l'autorisation voulue pour l'exportation de l'énergie, et, à moins qu'on n'empêche cette compagnie d'exporter sa force, elle a le droit de demander à l'exécutif l'autorisation voulue à cet effet sous l'empire de la loi de 1907 et s'il n'existe pas de raison valable militant à l'encontre de sa demande, elle obtiendra sans doute cette autorisation. Rien n'indique ici qu'il est interdit à cette compagnie d'exporter cette force, et si elle demande et obtient l'autorisation, elle pourra sans doute exporter l'excédent de sa force.

Disons ici combien il est imprudent de permettre l'exploitation de notre force. Rappelons brièvement la situation qui régnait jadis aux chutes de Niagara et que nous sommes en train de faire renaître sur le fleuve Saint-Laurent. La commission des eaux navigables internationales constata qu'elle avait développé la force du côté américain bien au delà de son droit basé sur le débit de l'eau; mais eu égard à l'établissement d'industries et aux droits acquis, elle fit la répartition de la force sur tout l'ensemble de la rivière, en donnant au Canada 36,000 chevaux-vapeur et en allouant environ 20,000 chevaux-vapeur au côté américain, tandis que si on eût fait la répartition sur le pied voulu, le côté américain n'aurait eu droit qu'à un sixième de la force globale développée, vu que le débit de l'eau du côté des Etats-Unis atteignait à peine un sixième.

Ce qui est arrivé là se reproduira ici; l'histoire se répètera. L'eau et la force seront détournées vers le côté américain; ou bien la force sera exportée aux Etats-Unis, et les Américains obtiendront bien plus que de droit. En dernière analyse, quand il s'agira de régler la question au point de vue international, nos droits seront sacrifiés et nous n'obtiendrons pas la part à laquelle nous avons droit. On prétend que nous faisons de l'obstruction, parce que nous prenons une attitude tranchée ici en faveur des intérêts du peuple, contre cette compagnie qui cherche à obtenir sa personnalité civile ici aux frais de l'Etat et pour son propre bénéfice. Le ministre de l'Agriculture nous a tous jetés dans la stupéfaction en déclarant que cette Chambre a parfaitement le droit d'accorder l'autorisation législative à une compagnie et d'accorder à cette société le droit d'exproprier le domaine d'une province quelconque. Il s'autorise du fait que la compagnie peut traverser le lit de quelque cours d'eau provincial et elle doit avoir le droit d'y exproprier le terrain. Cela justifie-t-il le pouvoir exorbitant accordé à cette compagnie, ainsi autorisée à exproprier le domaine public d'Ontario, dans neuf comtés situés sur le parcours du Saint-

Laurent, de Kingston à Montréal? Si le bill ne vise qu'à accorder le droit d'exproprier le lit du fleuve, ça et là, qu'on le dise donc.

M. A. McCOLL: Je dois discuter le bill, au point de vue de l'hypothèse qu'on veut effectuer un barrage sur le Saint-Laurent. Cela ne figure peut-être pas dans ce texte-ci, mais on retrouve la chose dans le bill de 1901. Il est évident que, plus tard, on construira un barrage sur le Saint-Laurent; ce sera là le pois imperceptible dissimulé sous la cosse. On en convient, le Saint-Laurent est une de nos principales richesses nationales. Il reçoit les eaux des Grands lacs et offre le seul débouché naturel au commerce de la meilleure partie du continent nord américain.

Les Américains nous acheteraient au poids de l'or le privilège exclusif de la navigation sur le Saint-Laurent, des Grands lacs à l'océan. C'est là notre grand privilège, et il faut bien se garder de mettre le moindre obstacle à la libre circulation du commerce qui appartient en propre à notre grande route fluviale. Les autorités américaines sont si jalouses à cet égard qu'on a rejeté à Washington un projet de construction de pont sur la rivière Détroit, et force a été aux compagnies de chemins de fer de dépenser $12,000,000 pour la construction d'un tunnel sous la rivière. On a rejeté le projet de construction d'un barrage, au pied du lac Erié, près de Buffalo, dans le but de maintenir les eaux du lac au niveau normal, et cela de peur d'occasionner un amoncellement de glaces qui entraînerait l'inondation des terres riveraines du lac ainsi que la diminution du débit de la rivière Niagara.

La construction de pareil barrage sur le fleuve Saint-Laurent mettrait fin au flottage des trains de bois en aval du Saint-Laurent, et serait un coup fatal porté à une des principales attractions scéniques du fleuve Saint-Laurent, la descente des rapides, ce qui serait une perte irréparable, au point de vue sentimental.

Le canal Welland est, sans contredit, une de nos plus riches propriétés nationales. On l'a par trois fois agrandi, et le ministre des Chemins de fer et des Canaux se propose de l'agrandir encore une fois. Cela entraînerait l'agrandissement et l'approfondissement des canaux du Saint-Laurent; or, si on construit ce barrage, il est tout probable qu'il mettrait gravement obstacle à l'agrandisement de ces canaux, vu que cela pourrait influer sur le régime des eaux et causer la formation de courants qui n'existaient pas encore. Ce projet de spoliation modifierait profondément la situation.

Grâce à nos grandes routes fluviales, il est en notre pouvoir d'acheminer vers le pays le commerce de ce demi-continent nord américain, commerce auquel les compagnies de chemins de fer et de navigation peuvent à peine suffire. Tout ce commerce se dirigerait ici, avec un bon système de transports par eau. En outre, il est dans l'ordre des choses possibles, que les vapeurs naviguant sur l'océan remontent bientôt nos lacs. Nous sommes menacés de certaines difficultés, relativement à notre approvisionnement de houille aux Etats-Unis.

Dans la discussion actuelle des questions de tarif, il est possible que le remaniement des droits de douane offre quelque embarras. Nous prévoyons l'utilisation de notre houille de la Nouvelle-Ecosse, pour les ports des lacs et pour le Nord-Ouest. Dans ce but, il faut que la navigation du Saint-Laurent soit libre de toute obstruction. La discussion de pareil problème demande plus qu'une semaine. Ce problème est bien plus important que celui de la transmission de la force à un certain nombre de villes. Il faut l'envisager au point de vue national. Il faut bien se garder de consentir à l'aliénation de cette grande richesse nationale que nous possédons dans le fleuve Saint-Laurent. A tous les points de vue, il ne faut pas songer un seul instant à la possibilité de permettre la création d'obstacles quelconques dans cette voie navigable.

Si nous sommes d'accord sur ces divers points, ne serait-il pas possible de s'entendre sur cette question? En terminant, je propose de clore le débat et d'aller jouer une partie de boules de neige, avant que la neige disparaisse et j'invite mon ami, M. Loggie, à lutter amicalement avec moi; puis nous reviendrons un autre jour et expédierons l'affaire plus promptement.

M. HUGHES: Ce matin, un des députés de la gauche a fait appel à trois ministres successivement et chacun d'eux a allégué la raison la plus probante en faveur de l'ajournement immédiat de ce bill. En réponse à quelqu'un lui demandant son avis sur le bill, le ministre de l'Agriculture dit qu'avant de répondre, il lui faudrait examiner le projet de loi; le ministre du Travail répond qu'avant d'ouvrir un avis, il lui faudrait examiner tout le débat; puis, le ministre de l'Intérieur déclare que la question soulève des problèmes qui ont provoqué un débat de quatorze à quinze heures et il a besoin de nouvelles lumières. Je demande au ministre de la Milice qui dirige en ce moment les débats de se rendre à la légitime prière du chef de l'opposition: que l'étude du bill soit ajournée, en attendant qu'on ait étudié les plans.

(On met aux voix la question portant que le comité lève sa séance, rende compte de ses travaux et soit autorisé à siéger de nouveau: pour, 32; contre, 34.)

M. HUGHES: Lorsque ce bill est venu en discussion devant le comité des bills d'intérêt privé, il n'attira tout d'abord que fort peu d'attention. C'est à peine si quel-

ques députés de la gauche soupçonnaient que ce projet dissimulât quelque chose de louche. Ce qui éveilla nos soupçons, ce fut de voir le vif intérêt porté à cette mesure par certains députés qui brillent d'ordinaire par leur absence aux réunions du comité des bills d'intérêt privé. Ils étaient là de bonne heure et y demeuraient jusqu'au dernier moment; ils allaient recruter partout leurs collègues et faisaient valoir toutes sortes d'arguments en faveur de l'adoption de ce bill. Un jour, trente à quarante députés désertèrent en masse le comité des chemins de fer où se discutait un projet de compagnie de force motrice, afin d'aller prêter main forte à un autre projet de ce genre devant le comité des bills d'intérêt privé. Ce spectacle piqua tout naturellement la curiosité même des conservateurs les moins méfiants et nous jugeâmes que nous avions le devoir de commencer une investigation.

Ensuite la suspicion augmenta, sur la rumeur que derrière ce projet existait celui de construire un barrage sur le Saint-Laurent et de céder toute la force hydraulique à cette puissante société formée par un syndicat américain. J'ai été surpris de voir l'intérêt extraordinaire que le Gouvernement prenait à ce bill. Je me suis mis à observer sans but spécial, mais quand j'ai remarqué l'activité déployée par cinq ou six ministres de la couronne pour faire adopter ce bill privé, j'ai commencé à soupçonner qu'il y avait, pour me servir d'un américanisme, un nègre caché dans la pile de bois. Dans un moment d'excitation le ministre des Travaux publics a raconté toute l'affaire. Il a admis franchement qu'il y avait un certain rapport entre les deux bills de la St. Lawrence Power Company et de la St. Lawrence Power and Transmission Company. Il a admis que durant les deux dernières années on s'était présenté chez lui souvent; que cette compagnie était venue le voir et lui avait montré les plans du barrage du Saint-Laurent, qu'il avait pris sur lui toute la question et il a admis que les deux bills ne formaient qu'une seule et même chose. Jusqu'alors nous avions borné nos efforts à défendre les droits de la province d'Ontario. Nous avons demandé au ministre des Travaux publics de laisser le bill ei suspens jusqu'à ce que nous ayons pu nous procurer des renseignements sur certaines questions et jusqu'à ce que nous ayons fait une étude spéciale du bill. Cela nous fut refusé, on ne voulut rien accepter d'autre que l'adoption complète du bill. Mais le ministre des Travaux publics vit qu'il ne pouvait pas l'emporter. Alors, comme la nuit finissait, ces messieurs ont consenti à accepter un compromis si nous voulions adopter le préambule et tous les autres articles, en en laissant un seul ouvert à la discussion. Nous avons naturellement repoussé cette proposition. Nous étions résolus à faire déposer les plans de ce barrage avant d'adopter le bill et nous voulions voir ce qu'il y avait derrière tout cela. Je suis sûr qu'aucun député éclairé parmi les partisans du Gouvernement ne pourrait s'opposer à la position que nous avons prise.

Quel fut ensuite le nouvel article du programme? Deux des députés d'Ontario, la province qui avait été dépouillée de ses ressources naturelles, commencèrent, d'après leur méthode ordinaire, à essayer de faire avancer la question. Ils comprirent que leur tactique ne réussissait pas. Enfin au lever du jour, le Gouvernement revint à lui et nous fit une autre proposition, celle d'adopter l'article 1 et de laisser tout le reste pour une discussion ultérieure.

Mais puisqu'on nous avait refusé la possibilité de voir les plans, nous avons décidé de repousser cette proposition. Notre devoir envers nos électeurs exigeait que nous allassions au fond de cette question. Je vois maintenant en face de moi trois ministres qui n'étaient pas ici pendant la nuit, le ministre de l'Agriculture, le ministre du Travail et le ministre de l'Intérieur. Ont-ils entendu exposer les motifs sur lesquels nous insistions pour demander que le projet fût ajourné? Je suis sûr que le secrétaire d'Etat se joindra à eux pour désirer qu'on fasse un peu plus de lumière sur cette question. Je considère que ce projet est des plus dangereux dans l'intérêt de la paix et des bonnes relations qui devraient exister entre ce pays et les Etats-Unis. Je suis persuadé que si le ministre de la Milice veut donner à mon honorable ami le chef de l'opposition une affirmation décisive que ces plans seront déposés, nous serons prêts à en finir en adoptant l'article 1er.

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne voudrais pas prendre sur moi de donner cette assurance parce que je n'ai pas assisté au débat et je ne sais pas tout ce qui s'est passé, mais je crois que le ministre des Travaux publics a fait une offre au cours de la discussion.

M. HUGHES: Le ministre des Travaux publics a offert de déposer les plans, mais il a insisté pour que le bill fût adopté. Plus tard, pendant la nuit, il a changé de tactique.

Sir FREDERICK BORDEN: L'honorable député voudrait-il encore une fois dire ce qu'il désire?

M. HUGHES: Je n'ai pas de doute que le chef de l'opposition—et je crois qu'il peut parler pour tout le parti—n'accepte l'assurance du ministre que les plans seront déposés sur le bureau et dans le cas ou cela serait fait nous consentirions à adopter l'article 1er.

Sir FREDERICK BORDEN: L'opposition consentirait-elle à adopter l'article 1er? Je ne peux rien affirmer quant aux plans.

M. HUGHES: Le ministre des Travaux publics a promis de les déposer.

M. S. SHARPE: L'honorable député de Stormont (M. Smith) a dit que les plans se trouvaient en la possession de tout un chacun, qu'ils avaient été publiés.

M. PARDEE: N'a-t-il pas dit qu'ils n'étaient pas au ministère mais qu'ils se trouvaient à la commission des cours d'eau.

M. S. SHARPE: Vous pourriez aisément les envoyer chercher.

M. CONMEE: Il faudrait peut-être deux jours pour se les procurer.

M. S. SHARPE: Vous ne pouvez pas espérer terminer l'examen de ce bill avant deux jours.

M. R. L. BORDEN: Je puis dire au ministre de la Milice que la difficulté s'est produite à la suite de l'attitude du ministre des Finances qui dirigeait la discussion de la Chambre hier soir. Je ne sais pas si c'était son idée particulière, mais il l'a certainement exprimée. La discussion au sujet du bill avait été très intéressante et très instructive. L'opposition qui s'est faite au bill n'était pas une opposition de parti.

La plus forte critique qu'on lui ait adressée a été faite par l'honorable député de Westmoreland et une critique semblable a été faite par l'honorable député d'Assiniboïa. Personne n'avait en vue autre chose que de connaître tous les faits et de savoir ce qui en était de ce projet, mais au cours du débat le ministre des Travaux publics a parlé de certains plans et a dit que le contenu de ces plans lui avait été soumis. J'ai demandé au ministre des Travaux publics de déposer les plans sur le bureau de la Chambre et j'ai suggéré à une heure, environ une heure après le moment ordinaire où l'on lève la séance qu'il était temps que le comité lève la séance et rendît compte de l'état des délibérations. Le ministre des Finances n'a pas admis cette proposition pour un motif que je ne peux pas comprendre. C'était une demande des plus raisonnables. Elle a été rejetée et la discussion a continué. Un peu plus tard un député de la droite a laissé entendre qu'on avait l'intention de siéger jusqu'à samedi si l'opposition ne cédait pas. C'est là toute l'affaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami désire-t-il que je lui donne un renseignement?

M. R. L. BORDEN: Je crois que j'en ai déjà reçu considérablement mais j'en accepterais volontiers d'autres. Je désire savoir si le ministre a l'intention de déposer ses plans sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: Je serai très franc avec mon honorable ami. J'ai déclaré hier soir que je serais vraiment très heureux de déposer les plans sur le bureau. Voici ce qui s'est passé à propos des plans: Il y a eu un rapport fait par l'ingénieur en chef du département des Travaux publics, l'ingénieur en chef du département des Chemins de fer et des Canaux et l'ingénieur en chef du département de la Marine et des Pêcheries au sujet de la modification de ces plans, M. Butler, ancien sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux, était chargé de ces plans. En conformité de la promesse que j'ai faite à mon honorable ami, j'ai téléphoné à l'ingénieur en chef de mon département et j'ai su que les plans n'étaient pas au ministère. Sans doute, ils ont été envoyés à la commission internationale des cours d'eau, mais on me dit qu'il est probable qu'il en existe une copie au département des Chemins de fer et des Canaux. J'ai demandé au sous-ministre de voir si on peut se les procurer et j'espère les avoir dans l'après-midi, auquel cas je serai enchanté de les déposer sur le bureau de la Chambre. Si c'est impossible je m'adresserai au président de la commission internationale des cours d'eau et je les ferai venir aussitôt que possible.

M. BLAIN: Combien a-t-on fait de copies des plans de ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai vu qu'une seule copie qui était comprise dans le rapport qu'on nous a soumis.

M. BLAIN: Ils ont été présentés comme les plans modifiés?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit des plans modifiés. Je parle de ceux qui ont fait l'objet des rapports des trois ingénieurs.

M. R. L. BORDEN: J'ignore si j'ai la permission ou l'autorisation formelle de parler au nom de ceux qui se sont opposés au bill. Quelques-uns siègent de l'autre côté, mais pour moi, je tiens à demander au ministre si les plans dont il parle et dont il a dit qu'il serait heureux de faire les dépôts sur le bureau de la Chambre comprennent un rapport annexé.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui il existe un rapport annexé fait par les trois ingénieurs et je désire le déposer en même temps.

M. R. L. BORDEN: Dans ce cas je recommanderai à mes amis, autant que je peux avoir de l'influence sur eux dans une question de cette nature, que sur l'assurance du ministre que ces documents seront déposés sur le bureau avant que la discussion du bill soit reprise, de permettre l'adoption du premier article du bill à la condition que le comité lève immédiatement après, la séance et rende compte de l'état des délibérations. Je ne peux pas parler au nom des honorables députés de la droite qui se sont opposés au bill avec une détermination si ardente, mais peut-être que le ministre pourra user de son

pouvoir de persuation pour les engager à accepter la même solution.

L'hon. M. PUGSLEY: Je viens précisément de communiquer avec mon honorable ami de Lambton qui a pris charge du bill et il est consentant—je crois que je peux parler au nom des honorables députés qui siègent de ce côté—si le premier article est adopté qu'on rende compte de l'état de la question avec l'entente que je me procurerai les plans aussitôt que possible et que je les déposerai sur le bureau.

M. R. L. BORDEN: Et qu'ils seront déposés sur le bureau avant qu'on ne reprenne la discussion de ce bill.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne dis pas cela; mais si les plans ne sont pas déposés il y aura la meilleure raison possible pour cela. Ils seront déposés si on peut se les procurer et je n'ai pas l'ombre d'un doute qu'on pourra se les procurer. Il est possible que je les aie dans le courant de l'après-midi.

M. R. L. BORDEN: Dans le cas où les plans ne seront pas déposés sur le bureau, il appartiendra au comité de prendre en considération les bonnes raisons que mon honorable ami croira devoir donner.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas que le cas se présente, car je n'ai aucun doute que les plans seront déposés.

M. BLAIN: Cela comprendrait-il tous les plans qui ont été soumis au Gouvernement, y compris le plan modifié, dont l'honorable ministre nous a parlé il y a quelques jours.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai voulu parler des plans définitifs, de ceux qui étaient approuvés par les ingénieurs et qui accompagnaient le rapport.

M. BLAIN: Pour qu'il n'y ait pas d'erreur, je vais citer les Débats du 18 janvier.

M. J. D. REID (Grenville): Il est rumeur qu'hier, une députation de Montréal s'est rendue auprès du Gouvernement, afin de solliciter l'octroi du privilège d'établir un barrage sur le Saint-Laurent. Je désire savoir ce qu'il y a de vrai dans cette rumeur, et la nature de la décision rendue.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est venu une députation composée de représentants de la compagnie qui se propose de développer la force motrice, et cette députation a présenté certains états au comité du conseil privé.

M. J. D. REID: Le conseil a-t-il pris une décision?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, il a été entendu que la compagnie présenterait un projet modifié à la commission des voies navigables internationales et que cette commission ferait en sorte que les compagnies de navigation et ceux qui pourraient naturellement s'opposer aux obstructions apportées à la navigation, aient voix au chapitre. Alors, la question serait de nouveau soumise au Gouvernement pour étude.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce plan que j'avais l'intention de déposer sur le bureau de la Chambre, avec le rapport des trois ingénieurs.

M. BLAIN: Quand le ministre a fait cette déclaration je suppose qu'il y avait deux séries de plans soumis par la compagnie au conseil privé. Les deux séries seront-elles déposées.

L'hon. M. PUGSLEY: Je déposerai les plans modifiés, ceux qui ont été approuvés par les ingénieurs. Quant aux premiers, je ne puis pas m'engager à les déposer, car ils peuvent avoir été retirés. Le point important c'est d'avoir les plans modifiés, accompagnés du rapport des ingénieurs.

M. HUGHES: Vu que je ne puis pas comprendre comment on ne peut construire un barrage de 42 pieds à un endroit ou un barrage de 20 pieds inonderait le pays avoisinant, je demanderai au ministre de déposer en même temps les profils.

L'hon. M. PUGSLEY: Je me ferai un plaisir de déposer tous les plans entre les mains des trois députés, ainsi que le rapport des ingénieurs.

(L'article 1er est adopté et le comité fait rapport de ses délibérations).

3e LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (bill n° 136), déposé par M. McColl, intitulé: "Loi concernant la compagnie du canal à navires de Saint-Clair et Erié".

Le 2e (bill n° 98), déposé par M. Doherty, concernant la "Trust and Loan Company of Canada".

Le 3e (bill n° 123), déposé par M. Gordon, concernant la "Central Canada Manufacturers Mutual Fire Insurance Company".

Le 4e (bill n° 124), déposé par M. Gordon, concernant la "Eastern Canada Manufacturers Mutual Fire Insurance Company".

2e LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (bill n° 156), déposé par M. Turriff, intitulé: Loi constituant en corporation la Weyburn Security Bank.

Le 2e (bill n° 157), déposé par M. Price, intitulé: Loi tendant à faire droit à Cecilia Maria Pringle.

Le 3e (bill n° 161), déposé par M. Nesbitt, intitulé: Loi concernant la Sovereign Trust Company.

Le 4e (bill n° 153), déposé par M. Prowse, intitulé: Loi pour faire droit à James Albert Green.

Le 5e (bill n° 164), déposé par M. A. H. Clarke, intitulé: Loi concernant la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc.

2e LECTURE DU BILL TENDANT A FAIRE DROIT A ADA ANN REID.

M. NESBITT, propose la 2e lecture du bill (n° 158) tendant à faire droit à Ada Ann Reid.

M. BOYCE: Ce n'est pas sans une certaine répugnance que j'entreprends de faire des commentaires au sujet de ce bill. Je suppose que la plupart des députés ont lu les dépositions. Il me semble que le comité qui a reçu les dépositions des témoins a adopté une méthode bien extraordinaire d'interpréter la preuve. Pour accorder ce divorce, on s'est basé sur deux faits essentiels; le premier, c'est la cohabitation du défendeur avec une autre femme, et le deuxième, c'est que le mari était atteint d'une maladie vénérienne.

Or, je maintiens, que par l'examen des dépositions entendues devant le comité du Sénat et envoyées à cette Chambre, il est impossible de trouver la moindre preuve, je dirai même la moindre présomption, de la vérité de ces deux allégations.

Quelles preuves a-t-on de la cohabitation avec une autre femme? Un unique témoin, un ministre du culte, qui est aussi médecin, déclare que quelque part, dans le territoire du Yukon, il a trouvé le défendeur dans une cabane dont il avait vu sortir une femme, avant son arrivée.

C'est la seule preuve, en dehors de ce que le témoin rapporte comme étant la preuve d'un fait notoire, mais nous savons tous que ce témoignage ne vaut rien, car en fait de cohabitation, il faut que le fait matériel soit clairement prouvé. La preuve de l'autre fait, dont on pourrait tirer une présomption d'infidélité, fait absolument défaut. Il y a bien le témoignage d'un médecin, qui dit que, dans son opinion, le défendeur était atteint de cette maladie; mais lorsqu'on lui demande, non pas dans le contre-interrogatoire, mais dans le premier interrogatoire, s'il est sûr du fait, il répond, qu'il n'en est pas sûr; la maladie avait l'apparence d'une maladie vénérienne, mais ce pouvait être autre chose.

Je ne veux pas intervenir dans un bill d'intérêt privé, ni empêcher le divorce d'être prononcé dans un cas où, en dehors de toute autre considération, il peut être très à propos de le prononcer, entre deux personnes qui ne sont évidemment pas faites pour vivre ensemble. Cependant, je crois de mon devoir de faire observer à la Chambre qu'il n'y a absolument aucune des preuves essentielles pour prononcer le divorce dans cette cause.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 2e fois.)

M. PUGSLEY.

QUESTIONS.

M. FRITZ CIRKLE.

M. STRATTON demande:

1. M. Fritz Cirkle a-t-il été employé par le département des Mines?
2. Le département a-t-il été averti de la conduite prétendue contraire à l'étiquette professionnelle tenue par M. Cirkle pendant qu'il était à l'emploi dudit département?
3. Une enquête a-t-elle eu lieu à ce sujet, et quel en a été le résultat?
4. Les documents concernant cette enquête, s'il en est, seront-ils déposés sur le bureau de la Chambre?

L'hon. WM. TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur):

1. Oui.
2. Oui.
3. L'enquête a eu lieu au mois de juillet 1909. L'accusation n'a pas été prouvée.
4. Oui.

LES MOUILLAGES DANS LE PORT DE MONTREAL.

M. MONK demande:

1. A quelles dates en 1907, 1908 et 1909, les commissaires du port de Montréal ont-ils fait la répartition des mouillages à quai dans le port?
2. Cette répartition a-t-elle été faite pour la saison de 1910? Dans l'affirmative, quand a-t-elle été faite? Si elle n'a pas été faite, quelle en est la raison?
3. Quelques plaintes sont-elles parvenues au Gouvenemrent de la part des compagnies d'armateurs ou d'importateurs au sujet du délai apporté par lesdits commissaires dans la répartition desdits mouillages?
4. Est-il vrai que les compagnies de navires ne veulent pas fixer les taux de transport avant que la question des mouillages à quai soit réglée?
5. Est-il vrai que, par suite de ce délai, les importateurs se disent incapables de calculer le coût des importations qui doivent être livrées franco à bord à leur destination, et destinées à la distribution dans tout le Canada?
6. Est-il permis au public d'assister aux séances de la commission, et s'est-on plaint que les séances se tenaient à huis-clos?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): Les réponses 1 et 2 sont fournies par les commissaires du port de Montréal.

1. 1907, 8 mars; 1908, 27 février; 1909, 24 mars.

2. Pas encore, parce qu'à la date du 25 février quand la répartition des mouillages avec hangars permanents a été faite entre les navires transatlantiques, on avait accordé un délai, jusqu'au 10 mars, pour l'acceptation de ces mouillages qui avaient été assignés conditionnellement, et le 8 mars, à la demande des agents des compagnies, ce délai fut prolongé jusqu'au 21 mars; et tant que la répartition des mouillages entre les navires transatlantiques ne sera pas faite, on croit préférable de ne pas faire la répartition entre les autres navires.

3. Non.
4 et 5. Le Gouvernement ne possède aucun renseignement sur ce point.
6. Non.

LES CANADIENS DANS LA TROUPE PERMANENTE.

M. WORTHINGTON demande:

1. Quelle est dans la troupe permanente la proportion d'officiers et d'autres militaires, respectivement, qui sont Canadiens de naissance?
2. Jusqu'à quel degré a été porté, pour les cadres du service permanent canadien, le recrutement parmi les soldats ayant terminé leur service dans l'armée impériale?
3. Quel est le nombre d'officiers et d'autres militaires, respectivement, qui ont été transférés de l'armée impériale à la troupe permanente canadienne?
4. A-t-on tenu compte, pour les fins de l'acte des pensions de la milice, en dehors des officiers et des soldats transférés au service canadien lors du transfert des fortifications de Halifax et d'Esquimalt, du temps servi dans l'armée impériale?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Environ 90 p. 100 des officiers et 20 p. 100 des sous-officiers et soldats.
2. Les soldats libérés de l'armée impériale sont enrôlés pourvu qu'ils remplissent les conditions exigées pour servir dans la troupe permanente, et qu'il y ait des vacances.
3. 431.
4. Non.

ARPENTAGE DE LA RESERVE CHU-CHU-WAY-HA.

M. BURRELL demande:

Des instructions écrites ont-elle été données au capitaine Jemmett au sujet de l'arpentage de la réserve Chu-chu-way-ha n° 2, territoire de Similkameen (C.-A.), fait en 1889? Dans l'affirmative, quelle était la teneur de ces instructions?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Les instructions aux arpenteurs de la Colombie-Anglaise y comprises celles adressées au capitaine Jemmett, ont été émises directement du bureau du commissaire de la réserve, sur autorité des Gouvernements fédéral et provincial dans le but de concéder et de définir les réserves indiennes de cette province. Les instructions particulières adressées au capitaine Jemmett ne se trouvent pas dans les liasses du département des Affaires indiennes à Ottawa.

FUSIL ROSS.

M. WORTHINGTON demande:

1. Combien de fusils Ross, marque II, ont été reçus, à ce jour, des manufacturiers?
2. Quel est le nombre de ces fusils, en sus du nombre ci-dessus, qui ont été commandés, s'il en est?
3. Combien de baïonnettes pour le fusil Ross ont été reçus, à ce jour, des manufacturiers?
4. Pour combien de plus, s'il en est, a-t-on donné la commande?
5. Combien de fusils Ross, marque I, se trouvent respectivement dans les magasins militaires, et entre les mains de la milice?
6. Combien de fusils Ross, marque II, se trouvent respectivement dans les magasins militaires et entre les mains de la milice?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. 60,000.
2. 3,000.
3. 47,500 jusqu'au 3 courant.
4. 4,500.
5.

Entre les mains de l'ordonnance..	5,024
Pour être distribués aux unités	3,952
Convertis en parties	2
A l'usage de l'inspecteur de fusils de petit calibre	5
Perdus (payés pour)	17
6.	9,000
Entre les mains de l'ordonnance..	39,322
Entre les mains des unités..	18,041
Pour être distribués aux unités ..	1,673
Réservés à des particuliers..	149
Pour la gendarmerie à cheval royale du Nord-Ouest..	1,000
Entre les mains de l'inspecteur des petites armes pour conversion..	15
En usage avec les sous-cibles.. ..	300
	60,000

Note.—Relativement aux réponses données aux questions 5 et 6, les fusils indiqués comme étant réservés "en attendant l'ordre de les distribuer aux unités" ont été convertis par l'inspecteur des petites armes en attendant qu'on les distribue.

LE MAJOR DE LA RONDE.

M. WORTHINGTON demande:

1. Le département de la Justice s'est-il occupé de l'enquête faite par une cour d'enquête de la milice sur les accusations de malversations portées contre le major S. E. de la Ronde et le capitaine S. E. de la Ronde, junior, du corps de l'intendance? Dans l'affirmative, quelle est la nature des mesures prises ou conseillées? Dans la négative, quand disposera-t-on de cette question de prétendues infractions au code criminel par des officiers occupant des postes de confiance dans le service de la milice?
2. Le Gouvernement est-il informé que le major S. E. de la Ronde a été remplacé comme chef de police de la cité d'Ottawa?
3. Le Gouvernement sait-il que pendant qu'il était sous le coup des accusations portées formellement contre lui par des officiers de son corps et que le ministre de la Milice a déclaré être *sub judice*, le major de la Ronde a demandé officiellement aux officiers qui l'avaient accusé de donner par écrit leur démission comme officiers du corps? Cet acte de sa part a-t-il été dicté ou approuvé par le conseil de la milice?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Avis a été donné par le ministère de la Justice relativement à certains détails de cette affaire. Ces avis sont conndentiels de leur nature et la cause est étudiée présentement par le ministère de la Justice quant aux autres détails qui s'y rapportent. Le Gouvernement ne possède aucun renseignement officiel quant à cette affaire.

3. Ce bruit particulier n'est pas encore parvenu aux oreilles des ministres qui n'en ont eu connaissance que grâce à cette question.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copie de tous mémoires, rapports d'explorations, rapports d'ingénieurs, estimations, correspondance et documents en la possession du département des Chemins de fer et des Canaux et des commissaires du chemin de fer intercolonial au sujet du tracé et de la construction d'un projet d'embranchement du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard passant par New-London et le long de la partie nord du comté de Queen dans ladite île.—Par M. Warburton.

Copie de toute correspondance, procédures de cours d'enquête et autres documents, relatifs au renvoi du service de Sa Majesté, par le Gouverneur en conseil, d'officiers de la milice du Canada, au cours des dix dernières années, sans procès ou option de procès devant un tribunal militaire ou civil légalement constitué ayant de par la loi le pouvoir d'entendre la cause et de rendre jugement.—Par M. Worthington.

Copie de toute correspondance, documents et papiers concernant la grève des employés de la Dominion Coal Company et de la Cumberland Coal and Railway Company, dans les comtés de Cap-Breton et de Cumberland (N.-E.).—Par M. Rhodes.

Etat indiquant depuis la nomination du bureau de direction des chemins de fer de l'Etat quels sont les noms respectifs des employés renvoyés du service de l'Intercolonial à Stellarton; à quelle sorte d'ouvrage chacun d'eux était employé; quelles sont les dates respectives du renvoi de chacun d'eux; si quelques-uns d'entre eux ont été employés de nouveau depuis; à quelles dates, respectivement, chacun a été employé de nouveau; pendant combien de temps a duré le nouvel emploi de chacun de ceux qui ont été repris; si quelques-uns d'entre eux sont encore employés, quels sont leurs noms, et à quel ouvrage chacun d'eux est employé.—Par M. Rhodes.

Relevé faisant cannaître les noms de toutes les personnes qui ont été condamnées à l'amende à cause des transgressions des règlements des pêcheries dans les eaux côtières des comtés de Pictou et de Cumberland, dans la Nouvelle-Ecosse, et de Westmoreland, Nouveau-Brunswick, au cours des années 1907, 1908 et 1909; aussi liste complète des amendes imposées, des argents perçus, et les amendes ou parties d'amendes remises, s'il en est, en chaque cas. De plus, copie de toutes les instructions émises, des rapports, documents et correspondance se rattachant à cette matière. —Par M. Rhodes.

M. WORTHINGTON.

Etat indiquant, pour les deux derniers mois, quel temps a duré le transport de chaque malle expédiée de Montréal à Londres et de Londres à Montréal, la date et l'heure de la fermeture et la date et l'heure de la distribution dans chaque cas.—Par M. Monk.

Etat indiquant quelle somme d'argent a été payée, chaque année depuis le 1er janvier 1906 jusqu'au 31 décembre 1909, à Geo. Walton, Manitoba, par le département de l'Intérieur et s'il a reçu de l'argent, depuis le 1er janvier 1909, de quelque autre département du Gouvernement.—Par M. Schaffner.

Etat indiquant le nombre des accidents survenus aux convois de l'Intercolonial, entre le 1er avril 1909 et ce jour, avec mention de l'endroit où l'accident est arrivé, et les détails de chaque accident; le nombre de personnes tuées ou blessées lors de chacun de ces accidents; les dépenses causées par chacun de ces accidents, sous les chapitres suivants, respectivement: réparations, propriété détruite, compensation aux voyageurs, et compensation aux expéditeurs de marchandises et de bagage.—Par M. Stanfield.

Etat indiquant le nombre des accidents arrivés aux convois sur la ligne de l'Intercolonial pendant les dix mois écoulés entre le 1er avril et le 31 décembre 1908; le nombre de personnes tuées ou blessées lors de chacun de ces accidents pendant la même période; le coût de chacun de ces accidents pour réparations, propriété détruite, indemnités aux voyageurs ainsi qu'aux expéditeurs de marchandises et de bagage.—Par M. Stanfield.

Etat indiquant si des avocats, ont en quelque temps que ce soit, été employés par ce Gouvernement, ou rémunérés à même les deniers publics du Canada, comme représentants ou aviseurs de témoins assignés devant le comité des comptes publics, ou comme représentants ou aviseurs de la commission du chemin de fer transcontinental devant le susdit comité, ainsi que leurs noms, et la date à laquelle une rémunération en cette qualité leur a été payée, et de qui les intérêts leur avaient été confiés, et quels ont été les services effectifs rendus par eux.—Par M. Rhodes.

Copie de tous papiers et correspondance concernant la vente et le remboursement des deniers payés pour l'acquisition du ¼ nord-est de la section 11, township 1, rang 9, à l'ouest du 1er méridien, dans le Manitoba.—Par M. Sharpe (Lisgar).

Copie de toute correspondance, papiers, affidavit, cancellations, etc., se rapportant à l'inscription de madame Reid Gardiner pour le ¼ nord-ouest de la section 22, township 35, rang 16, à l'ouest du 2e méridien.—Par M. Roche.

Etat donnant les noms des employés sessionnels et temporaires de la Chambre des communes qui recevaient un salaire au 27 janvier dernier, et indiquant le nombre desdits employés portés dans le budget pour 1909-1910.—Par M. Best.

Copie de tous papiers et correspondance échangés entre diverses personnes ou compagnies et le département des Mines au sujet d'une accusation portée dans le "Canadian Mining Journal du 1er juillet 1909 contre M. Fritz Cirkle, ingénieur des mines employé temporairement par le département des Mines, concernant la manière contraire à l'étiquette professionnelle dont il a préparé un rapport sur l'exploitation des mines d'amiante de la province de Québec.—Par M. Smith (Nanaïmo).

2e LECTURE DU BILL (n° 102) DE L'IMMIGRATION.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) propose que le projet de loi (n° 102) relatif à l'immigration soit lu une seconde fois.

Monsieur l'Orateur, vu le fait que j'ai donné certaines explications lorsque j'ai présenté ce projet de loi, et vu cet autre fait que ce bill a été discuté longuement par la Chambre à la dernière session, il ne sera pas nécessaire d'entrer dans un très long exode. La raison principale du dépôt de ce projet de loi ne consiste pas autant dans le désir de modifier la politique ministérielle que dans celui de faciliter l'apqu'on ne peut atteindre d'après la loi aclong exorde. La raison principale du dépôt tuelle et d'énoncer aussi clairement et anssi complètement que possible dans cette loi elle-même la politique présente du Gouvernement, de façon à ce que tous les intéressés puissent la comprendre.

Il va sans dire que l'état de choses s'est modifié depuis l'adoption de la loi 1906. Un changement important et qui est susceptible d'être modifié dans le détail, d'après les amendements insérés dans ce projet de loi, repose sur la nécessité qu'il y a d'exclure les immigrants aux ports des frontières internationales. Jusqu'au temps où l'on a adopté la loi de 1906, il n'avait pas surgi—du moins en tant que nous le comprenons—de nécessité de tenter un effort spécial en vue de cette exclusion. On comprenait cette nécessité aux ports océaniques, mais dans la préparation de la loi les détails n'ont pas été établis pour être appliqués d'une façon bien claire. Depuis lors les faits ont réclamé l'exclusion immédiate et stricte de ces immigrants aux ports de la frontière internationale de même qu'à ceux de l'océan, et nécessairement, dans la mise en vigueur de la politique du Gouvernement, il a surgi de jour en jour, certains faits qui réclament une modification de la loi autant que possible, de façon à ce que, tel que je le disais, toutes les parties intéressées connussent dûment la politique ministérielle quant à l'application de cette dernière.

Le projet de loi comporte de nombreuses modifications portant entièrement sur des détails et non sur la question d'administration. Certaines de ces modifications sont importantes—à vrai dire, nous les jugeons toutes importantes, sans quoi nous ne les aurions pas proposées; elles tendent plutôt à la meilleure observation et à la mise en lumière plus complète du régime établi par le Gouvernement qu'au changement des méthodes administratives.

Qu'il me soit permis de mentionner un ou deux des détails les plus importants. C'est, tout d'abord, la définition du mot " domicile ". A l'heure actuelle, quiconque a déjà séjourné au Canada a droit d'y revenir, que ce soit une personne recommandable ou non. Nous convenons que celui qui a déjà établi son domicile au Canada doit avoir droit d'y revenir, qu'il ait été naturalisé ou non. Mais il existe à ce sujet un point obscur qu'il importe d'élucider autant que possible. On sait qu'il est fort difficile de définir le mot " domicile ", mais, pour les objets de cette loi, pour la meilleure application de la politique du Gouvernement et dans le but de mieux renseigner le public, y compris les immigrants et ceux qui s'occupent du transport, nous considérons qu'il convient de donner à ce mot une définition aussi claire que possible.

Il est une autre disposition que la Chambre ne sera peut-être pas unanime à approuver. Je l'ai signalé la première fois que j'ai déposé ce projet, et je la signale encore aujourd'hui. C'est une disposition qui, tout en assurant à l'immigrant toute la liberté possible pour faire reconnaître son droit à être admis au Canada—lui permettant de faire entendre des témoins, de fournir des preuves et de porter la cause en appel—ne lui permet pas cependant de profiter de la protection des tribunaux avant d'avoir obtenu l'autorisation des autorités administratives au port de débarquement. Pour interdire l'entrée du pays aux immigrants peu recommandables, nous avons jugé nécessaire d'insérer cette disposition dans le projet de loi. Je comprends que c'est une disposition quelque peu draconienne, et comme je l'ai dit, la Chambre ne l'approuvera peut-être pas. D'un autre côté, je suis convaincu que l'adoption de cette disposition serait une bonne chose et pour les immigrants et pour les compagnies de transport, et pour le pays en général.

Puisque nous n'avons en vue aucun changement dans les méthodes administratives, il sera plus facile de discuter les questions de détail à mesure qu'elles se présenteront dans les divers articles du bill, alors qu'il sera loisible de s'expliquer et de discuter, la Chambre siégeant en comité général.

M. BLAIN: L'opinion publique en général demande-t-elle la suppression de l'immigration subventionnée?

L'hon. M. OLIVER: L'immigration subventionnée est chose inconnue au Canada, du moins en ce qui concerne le Gouvernement. Je ne sache pas que l'opinion puisse demander l'abolition d'une chose qui n'existe pas.

M. CAMPBELL: Cette loi sera-t-elle applicable aux Doukhobors?

L'hon. M. OLIVER: Oui, elle le sera à tous les amis de l'honorable député.

M. CAMPBELL: Je tiens à faire savoir à l'honorable ministre de l'Intérieur que s'il entend me ranger parmi les Doukhobors, il fait comme le chien de Paddy, il

se trompe singulièrement. Qu'il sache que bien que ces immigrants soient des favoris du Gouvernement, les favoris de M. Sifton, comme on les appelle, ce ne sont pas les miens, et je vais dire pourquoi. Ils ont entravé de toute manière le progrès de la civilisation dans l'Ouest. Ces gens sont tellement immoraux, indécents—je devrais peut-être dire dépourvus d'intelligence—que leur présence dans l'Ouest est une honte pour cette partie du pays et une honte pour le Gouvernement qui les a fait venir.

Si le ministre condescend à devenir sérieux, voudra-t-il me dire combien de Doukhobors il attend et comment il se propose d'en prendre soin? J'aimerais aussi savoir ce que cette catégorie d'immigrants a déjà coûté au pays; ce qu'il en a coûté aux citoyens respectables du Canada pour en prendre soin et leur enseigner un peu de décence depuis qu'ils sont au Canada; j'aimerais savoir ce qu'il en a coûté au pays pour forcer ces immigrants à se conformer à la loi comme tous les autres.

L'hon. M. OLIVER: Mieux vaudrait peut-être réserver ces questions et réponses pour la discussion en comité. Dans le moment, je ne saurais fournir à mon honorable ami tous les renseignements qu'il demande. Pour le renseigner de façon complète, il faudrait citer beaucoup de faits et de chiffres, que naturellement, je n'ai pas sous la main; mais une autre fois, je me ferai un plaisir de lui fournir tous les renseignements qu'il désirera obtenir et qui se trouvent en ma possession.

L'objet du bill et la politique sont d'appliquer le même traitement à tous les immigrants, chacun selon son mérite, sans acception de race ou de religion. Notre but en déposant ce projet est de mettre sous les yeux du public, aussi clairement que possible, la politique du Gouvernement en matière d'immigration afin qu'il ne puisse y avoir aucun malentendu à ce sujet.

M. CAMPBELL: Je désire savoir si, après ce qui s'est passé, le ministre considère que cette catégorie particulière d'immigrants doit être considérée comme bien recommandable.

M. OLIVER: Je le répète, il serait préférable de réserver ce mode de discussion pour les séances de comité. Mais puisque mon honorable ami insiste, je ne puis que lui répondre qu'il importe assez peu à la Chambre de connaître mon sentiment personnel sur ce point.

M. CAMPBELL: Je demande simplement. . .

M. l'ORATEUR: La règle veut qu'un député ne prenne la parole qu'une seule fois à l'occasion de la 2e lecture d'un projet de loi.

M. CAMPBELL: Je n'ai pas l'intention de faire de discours; je me borne à poser une question.

M. l'ORATEUR: La Chambre se forme en comité dans le but de favoriser la libre discussion des questions.

M. MONK: Je crois être en mesure de dire à mon honorable ami ce qu'il en a coûté pour importer les Doukhobors. Le transport des Doukhobors depuis leur pays natal jusque sur les terres qui leur ont été assignées dans le Nord-Ouest, a coûté $48,000 à l'Etat. C'est la réponse que donnait le Gouvernement lui-même, l'autre jour, quand la question lui fut posée. Il ne faut pas oublier que depuis qu'ils sont au Canada, ils ont occasionné à l'Etat des dépenses considérables chaque fois qu'il s'est produit parmi eux un de ces mouvements auxquels la plupart d'entre nous sont accoutumés.

Je me demande pourquoi nous n'en sommes pas encore arrivés à adopter des mesures préventives avant de faire venir en ce pays, en très grand nombre, une certaine catégorie d'immigrants. Il me semble que le moment est venu de poser cette question. Le ministre a tort de dire que nous n'avons pas au Canada d'immigration subventionnée. Nous n'en avons pas en ce sens que nous n'allons pas à nos propres frais chercher un immigrant dans son pays pour l'amener dans le nôtre. Très rares sont les pays qui le font; pour ma part, je n'en sais aucun.

L'honorable député de Peel (M. Blain) a déjà expliqué le système que nous avions d'abord adopté de payer une prime aux immigrants et que nous avons remplacé plus tard par de nombreux agents d'immigration maintenus à grands frais et avec peu de résultats dans les différents pays du monde. Doit-on persister dans cette voie? Faisons-nous bien, par exemple, de maintenir aux Etats-Unis un aussi grand nombre d'agents d'immigration dont la nomination n'est que la récompense de leurs services politiques, dont le travail est très peu utile, quand on voit, comme à l'heure actuelle, un si grand nombre d'immigrants nous venir de ce pays-là sans l'aide ni l'intervention de ces agents qui nous coûtent si cher? L'an dernier, il nous est venu des Etats-Unis plus de 60,000 immigrants, je crois, Nous ne sommes pas en mesure de dire combien d'entre eux nous ont été envoyés par les agents du Canada; je crois cependant qu'il ne s'en trouve pas un seul. Rien dans les documents officiels n'indique qu'un seul des immigrants venus du Michigan ou du Minnesota ait été envoyé au Canada par nos agents d'immigration. Comparons les dépenses qu'occasionnent ces agents à la maigreur de leurs rapports.

Le rapport annuel du ministère ne fait pas même mention des rapports des agents.

Il est vrai que le chef de ces agents adresse un rapport au Gouvernement; mais il me semble qu'un agent, dans le Michigan ou en quelque autre état, qui coûte au Gouvernement de $6,000 à $8,000 par année, devrait faire un rapport détaillé, fournir des documents quelconques pour nous renseigner sur son utilité et sur les résultats par lui obtenus.

La Chambre sait aussi que nous avons en Angleterre et en plusieurs pays du continent européen de nombreux agents d'immigration, et là encore je me demande s'ils nous sont de quelque utilité. Je considère que le temps est arrivé de suivre l'exemple des Etats-Unis, de modifier notre politique, de ne plus nous charger du transport des immigrants, en faisant de la publicité de façon intelligente, en votant des crédits pour les expositions, en tenant un bureau général à Londres, mais sans entretenir d'agents permanents chargés de solliciter les immigrants. Je considère que le temps n'est plus où nous avions besoin de recourir à ce moyen-là.

J'ai donc raison de dire que notre politique en matière d'immigration diffère essentiellement de celle des Etats-Unis qui reçoivent un million et plus d'immigrants par année. Nos voisins ont un surcroît d'immigrants sans dépenser un sou pour les attirer. Bien au contraire, chaque immigrant est taxé, et cette taxe donne un revenu suffisant pour défrayer toutes les dépenses du service d'inspection.

M. BLAIN: Mon honorable ami est-il d'opinion que la politique du Gouvernement est en réalité une politique d'immigration subventionnée?

M. MONK: Certainement; nous avons l'immigration subventionnée tout autant qu'en tout pays où ce régime est en vigueur. Mon honorable ami croit peut-être qu'immigration subventionnée veut dire payer les dépenses des immigrants qui nous viennent.

M. BLAIN: Je ne le crois aucunement.

M. MONK: Nous subventionnons l'immigration en ce sens que nous accordons beaucoup d'aide aux immigrants qui arrivent. Je crois qu'il faudrait, jusqu'à un certain point, continuer d'accorder cette aide. Nous avons déjà fait de grandes dépenses pour des hôpitaux et pour établir un service d'inspection. Un médecin me disait que le trachoma, qui est le fléau de l'Europe orientale, est déjà très répandu au Canada. Pendant un certain temps, cette maladie a sévi à Montréal et aussi, je crois, en certaines parties de l'Ouest. Le ministre prétend que ce projet de loi n'est que la continuation de la politique du Gouvernement en matière d'immigration, cette prétention ne me paraît pas tout à fait exacte.

Le présent bill est une dérogation à la politique suivie à l'époque où nous dépensions $50,000, et plus, pour attirer les Doukhobors et leur accorder des faveurs spéciales dont l'une consistait à les dispenser de l'un des devoirs qui incombent à tous les habitants de ce pays—le service militaire. A l'heure actuelle, le ministre de l'Intérieur n'agirait pas ainsi.

Ce bill est une amélioration et il est fâcheux que nous ne l'ayons pas adopté l'an dernier. Mais cette amélioration—soyons justes—est surtout attribuable à deux causes. D'abord aux critiques que nous avons faites en cette enceinte du système d'immigration qui est maintenu. C'est plus ou moins à ce système qu'il faut attribuer la venue des Doukhobors. L'inspection était insuffisante et défectueuse sous plusieurs rapports. Le représentant de Brandon, qui remplissait alors les fonctions de ministre de l'Intérieur, avait pour principe de peupler le pays à tout prix et d'accepter n'importe qui, pourvu qu'il pût encombrer le territoire et dire au public que cette immigration était attirée par l'énorme prospérité du Canada.

Nous avons blâmé ce système. Nous avons démontré que ceux qu'on recevait dans la famille canadienne ne devaient y être admis qu'après un examen minutieux. Nous étions secondés par les agents d'immigration des Etats-Unis, qui représentaient au gouvernement canadien qu'il ne soumettait pas les immigrants à une inspection assez sévère, que ces immigrants attirés par des primes se rendaient ensuite aux Etats-Unis, car nous avons suivi cette ligne de conduite pendant longtemps. L'immigration subventionnée se dirigeait vers les Etats-Unis. Les Américains ont eu la fleur de l'immigration et les immigrants dont ils ne voulaient pas sont demeurés au Canada avec leurs maladies et leurs tares.

Ces critiques furent cause d'une amélioration des règlements. Les représentations des fonctionnaires américains qui, dans leurs rapports annuels sur l'immigration, blâmaient sévèrement notre conduite, amenèrent ce changement, et je crois que nous pouvons prétendre que nous avons contribué à l'amélioration qui s'est produite à cet égard. Mais que la Chambre n'oublie pas qu'aujourd'hui-même nous ne suivons pas la trace des immigrés qui viennent en ce pays. Où se dirigent-ils? L'an dernier, soixante mille Américains sont venus au Canada. Je suis d'avis qu'un plus grand nombre a passé du Canada aux Etats-Unis.

M. SCHAFFNER: Quatre-vingt cinq mille.

M. MONK: Qui étaient-ils? Sous notre système d'immigration, il faut suivre la trace de ceux qui arrivent et de ceux qui partent. Nous ne suivons pas la trace de ceux qui s'en vont et il y aura une lacune dans la loi tant qu'elle ne contiendra pas une disposition sur ce sujet. Chaque an-

née, nous avons dépensé des millions pour attirer des immigrants, et nous devrions savoir s'ils sont encore ici et si nous recueillons tous les fruits de cette dépense.

Nous devrions aussi connaître ceux qui partent. Nous devrions savoir si les nôtres émigrent. Il fut un temps où l'émigration était considérable dans la province de Québec et les Provinces maritimes et où la fleur de leur population s'éloignait. Nous devrions le savoir et mieux vaudrait employer nos fonds à le découvrir que de nous en servir pour payer à nos cousins, à nos amis et aux candidats malheureux, de gros appointements pour faire je ne sais quoi aux Etats-Unis et ailleurs.

Il y a une amélioration à cet égard et une partie du mérite nous revient, mais il est bon de le faire observer, car le ministre ne consent pas toujours à nous en tenir compte.

Je relève dans le nouveau projet de loi certaines choses que je désire signaler à la Chambre d'une manière particulière. Comme tous les autres, ce projet de loi néglige complètement de prendre des garanties relativement à la moralité des immigrants. Nous continuons à recevoir chaque année près d'un quart de million d'individus sans aucunement nous enquérir de ce qu'ils sont ou de ce que sont leurs mœurs. Quels sont ceux qui composent ce groupe nombreux d'individus qui forment la nation canadienne et qui pénétreront dans nos familles? Je soutiens que nous devrions tâcher de connaître ce que sont ces gens-là. Je ne prétends pas résoudre définitivement le problème qui consiste à trouver le moyen d'obtenir ce résultat, mais on ne devrait rien épargner afin d'en trouver la solution. Ne pourrions-nous pas nous assurer des mœurs de l'immigrant avant son embarquement? Il me semble que nous le pourrions, puisque nous avons tout un personnel d'agents d'immigration dans les pays étrangers. En tout cas, l'immigrant ne pourrait-il pas, lors de son arrivée, prouver qui il est et de quel endroit il vient? Cela est tout aussi important que l'examen de son état physique. Ceux des membres de la Chambre qui ont quelque peu étudié la question savent que cet examen se fait très rapidement lorsqu'un navire nous amène une fournée de 1,200 et, parfois, 2,000 immigrants. L'inspecteur général nous a déclaré un jour au comité de l'immigration que l'officier de santé en examinait jusqu'à quatre par minute. Il est assez difficile de s'assurer même de leur état physique. On retient l'immigration, cela va sans dire, si l'on entretient des soupçons quant à son état. Et pour ses mœurs? Ne serait-il pas nécessaire d'exiger que l'immigrant apporte un certificat, un écrit du maire de sa municipalité, d'un fonctionnaire digne de confiance, de quelqu'un attestant qu'il n'est pas un criminel et qu'il mérite d'être bien accueilli en ce pays? Vous n'admettez personne dans votre famille sans exiger des lettres de présentation. Lorsque ces gens viennent en grand nombre, nous devrions avoir des moyens de savoir qui ils sont, car il serait superflu de dire que parmi ceux que renferment les prisons de Montréal et de Toronto, ainsi que les prisons, les pénitenciers et les refuges d'Ontario et de ma province, et probablement des autres provinces, les criminels étrangers sont en trop grand nombre.

Avant le départ de l'immigrant, ou du moins lors de son arrivée, nous pourrions avoir un moyen d'obtenir de lui des garanties quant à ses mœurs. C'est un grand problème à résoudre que la question de savoir si ce ne serait pas un acte de charité pour l'immigrant, une forte économie pour nous-mêmes et une meilleure ligne de conduite à suivre, que de faire subir l'examen avant le départ de l'immigrant des pays étrangers.

Je suis certain que la chose est possible. Elle a lieu sur une grande échelle aux Etats-Unis. L'inspection se fait sans doute au port d'arrivée, mais je crois savoir qu'il y a dans tous les grands ports d'embarquement en Europe, un fonctionnaire qui fait l'examen des émigrants. Je crois que l'an dernier nous avons dépensé beaucoup plus de $25,000 pour renvoyer dans leurs pays les mauvais sujets, car bien que les compagnies de transport soient tenus de les ramener lorsqu'ils sont refusés au port de débarquement ou dans un certain délai, il arrive parfois qu'ils parcourent le pays et causent de fortes dépenses aux municipalités et à l'Etat avant qu'ils soient conduits sous escorte au lieu d'embarquement et renvoyés dans le pays d'où ils étaient venus. En tout cas, ce sont de fortes dépenses et des actes de cruauté. Il faut séparer les membres d'une famille; on renvoie un individu en Europe où on l'abandonne indigent et désespéré. Les journaux rapportent des cas de temps à autre. Voilà une question dont le Gouvernement devrait s'occuper. Je répète ce qui a déjà fait l'objet d'une question du représentant de Peel: ne devrions-nous pas abolir les subventions publiques sous toutes les formes? La réputation du Canada se propage; nous faisons connaître notre pays, et nous devrons continuer à le faire bien connaître partout, mais devrions-nous encore payer des primes. On a répondu à la question du député de Peel qu'à proprement parler, l'Etat ne subventionne plus l'immigration.

Cependant, il ne faut pas oublier que les congrès des métiers et d'autres sociétés ont par intervalles prié le Gouvernement de supprimer les primes, motivant cette requête et venant exposer leurs motifs de vive voix au Gouvernement. Il y a donc un groupe nombreux de gens qui sont exposés à souffrir de la présence des immi-

grants attirés par les primes, et qui ont à maintes reprises demandé la suppression de celles-ci.

Je suis d'avis que le bill, tout incomplet et imparfait qu'il soit, améliorera beaucoup l'ancienne loi.

J'ai quelque chose à dire en faveur des immigrants à la suite des représentations qui m'ont été faites à Montréal et ailleurs, non par des fonctionnaires de l'Etat, règle générale, mais par des personnes qui connaissent le sujet et qui ont beaucoup contribué à secourir les immigrants méritants. Est-il juste de fixer la somme d'argent que doit avoir un immigrant, lors de son débarquement? Je me suis souvent prononcé contre cette exigence.

Il arrive très souvent qu'un immigrant qui arrive sans le sou est précisément celui qui se met immédiatement au travail. Un immigrant peut être un excellent sujet, plein d'ardeur pour le travail, et cependant on le renvoie parce qu'il ne possède pas la somme fixée. Les fonctionnaires n'ont aucune discrétion à exercer. Dernièrement, on a appelé mon attention sur les Syriens qu'on rencontre à Montréal et ailleurs. Ils sont arrivés au Canada dans un état d'indigence, mais je ne sache pas qu'un Syrien ait jamais imploré la charité publique. Pourquoi n'admettrions-nous pas au pays des gens de cette race, ou de toute autre race, s'ils consentent à travailler et si, sous tous les autres rapports, ils sont aptes à devenir d'excellents colons? Celui qui arrive au Canada muni d'une somme plus que suffisante peut être un très mauvais sujet qui se propose de vivre de son argent et de vagabonder ensuite. C'est le témoignage qu'on a rendu des personnes qui suivent de près le mouvement de l'immigration.

La première fois que j'ai soulevé cette question, mon honorable ami m'a dit que ce serait laisser à l'inspecteur des pouvoirs discrétionnaires dangereux. Certes, un fonctionnaire qui doit en quelques instants juger des aptitudes morales, physiques et générales d'un immigrant doit être capable de dire s'il possède assez de ressources ou s'il entend devenir un fardeau pour le public. Si ce fonctionnaire est digne de remplir ses importantes fonctions, il doit être en état d'exercer ce pouvoir discrétionnaire.

En somme, je suis d'avis que le bill est bon, parce qu'il constitue une amélioration si on le compare aux anciennes prescriptions législatives trop relâchées; mais, pour ma part, je ne serai satisfait que lorsque nous aurons fait un pas de plus, lorsque nous considérerons que nous ne devons pas désirer recevoir coûte que coûte des immigrants. Le pays est riche et il nous appartient d'en assurer la grandeur; aussi ne devons-nous y admettre que des personnes de choix. Nous devrions même nous montrer plus difficiles que les Américains dans le choix de ceux qui formeront un groupe considérable du peuple canadien.

M. ANDREW BRODER: Je suis certain que la députation en général est bien aise de constater que le Gouvernement devient un peu plus exigeant à l'égard des immigrants auxquels il ouvre les portes du pays

Nous avons un agent du département de l'Intérieur, qui demeure à Iroquois, dans le comté de Dundas, et qui s'occupe du renvoi des immigrants non désirables, et je suis heureux de pouvoir dire qu'il a été très attentif à remplir ses fonctions, et a fait preuve de beaucoup de jugement dans l'application de la loi. C'est une chose nécessaire, parce qu'un fonctionnaire doit être en état de dire en voyant un individu, s'il a de l'argent ou non, et ce qu'il peut bien être. Mais il y a un côté plus sérieux à cette question auquel ne songe peut-être pas le ministre. Nous entendons dire souvent qu'il n'y a pas plus de gens qui quittent le Canada qu'il en vient. Je veux montrer que l'on se trompe et tout Canadien véritablement ami de son pays regrette qu'il en soit ainsi. Je tiens à la main le rapport du commissaire général d'immigration des Etats-Unis pour l'année 1909.

Tous ceux qui examineront ce rapport, comprendront que les statistiques en sont très précises et très complètes. J'ai été profondément surpris de trouver ces chiffres dans ce rapport qui donne le nombre de ceux qui sont passés par le Canada, et dans lquel on reconnaît que le département a été assez bon pour fournir ces chiffres lui-même. On y lit:

Grâce à la courtoisie du surintendant du département de l'Immigration, je puis appeler l'attention du bureau sur la statistique de l'immigration au Canada, pour l'exercice terminé au 30 juin 1909; cette statistique est ainsi conçue:

Le rapport donne la statistique pour les différents mois, mais je me contenterai de donner les totaux.

Total pour les îles Britanniques..	47,407
" le continent..	32,315
" les Etats-Unis..	72,349
Total..	152,071

Ce qui me surprend, et je crois que tout le monde trouvera que c'est un état de choses déplorable, ce sont les chiffres suivants: On y trouve le nombre de personnes qui sont sorties du Canada.

Etrangers enregistrés sur les steamers et examinés aux ports d'arrivée en vertu des lois d'immigration des Etats-Unis..	15,417
Etrangers venus en premier lieu au Canada et qui sont entrés aux Etats-Unis dans le cours d'un an après leur arrivée..	6,116
Etrangers qui sont entrés au Canada par les ports américains, et étrangers des Etats-Unis qui ont demandé à rentrer de nouveau dans l'année..	9,495

Etrangers prétendant avoir habité plus d'un an au Canada, mais qui n'ont pu en fournir une preuve satisfaisante..	4,454
Etrangers qui ont demandé à entrer dans les Etats-Unis après une résidence de plus d'une année au Canada (les compagnies de transports étant exemptées de payer la taxe d'immigrants sur cette catégorie)..	12,920
Citoyens du Canada entrés aux Etats-Unis pour y résider permanemment..	33,118
Total..	81,520

Il faudrait ajouter à ces chiffres celui des citoyens américains qui retournent aux Etats-Unis, après un séjour au Canada, chiffre qui est d'environ 15,000 personnes ce qui fait un grand total de 96,520. En déduisant ces chiffres de celui du total de notre immigration de 152,071, il ne nous reste que 55,551 en notre faveur.

Nous avons échangé 34,000 citoyens canadiens, les meilleurs que nous pouvions avoir, pour des étrangers venant d'Europe ou d'un autre pays. C'est un état de choses dont nous devrions nous occuper davantage. Les chiffres sont soigneusement collationnés, et on ne peut douter de leur exactitude. On nous répète souvent que l'émigration aux Etats-Unis a cessé, et que les Canadiens ne quittent plus le Canada. Jamais encore dans notre histoire, le chiffre de ceux qui s'en vont n'a été aussi élevé qu'il est maintenant. Je comprends parfaitement que 15,000 Américains puissent retourner dans leur pays. Ils sont venus ici pour acheter des terrains et ils retournent chez eux spéculer sur nos terres. Ils n'ont pas seulement enlevé leur pardessus. Ils sont venus ici avec un porte-monnaie. On nous a aussi souvent dit que ces gens avaient apporté avec eux $92,000,000 dans le pays. Si ces personnes sont venues dans notre pays avec $92,000,000 qu'ils ont placés sur des terres et qu'ils reçoivent le double de cette somme en dix années, le pays n'en retire pas grand avantage, surtout si ces personnes retournent chez elles sans même enlever leurs pardessus, et qu'elles attendent tout simplement que ces terres aient pris de la valeur. Quinze mille personnes ont fait cela.

Une autre chose qui m'étonne c'est le déplacement aller et retour, par les différentes lignes entre les Etats-Unis et le Canada. L'année dernière, d'après ce rapport, 8,000,000 de personnes ont ainsi voyagé entre le Canada et les Etats-Unis. Ce sont des chiffres plus qu'étonnants, c'est plus que toute la population de notre pays. L'exode est beaucoup plus considérable que nous le pensions, et on devrait avoir des statistiques de la fluctuation de notre population. Si nous ne pouvons pas attacher les immigrants à notre sol quelque part, nous devrions prendre plus de soin pour les faire venir.

M. BRODER.

Je puis comprendre l'effort qui a été fait, il y a quelques années, d'amener dans notre pays toutes sortes de gens. Pourquoi? Parce que beaucoup de personnes influentes auprès du Gouvrnement voulaient faire hausser le prix des terres qu'elles possédaient, et conséquemment elles voulaient remplir le pays avec n'importe quelle classe d'immigrants qui pouvaient nous venir, afin de donner plus de valeur aux terres du Nord-Ouest.

Une autre question sérieuse est la migration des habitants des anciennes provinces vers celles de l'Ouest. Je ne trouve pas de mal à cela; l'Ouest est l'héritage des anciennes provinces; mais le Gouvernement devrait faire quelques efforts pour remédier à cette émigration en amenant d'autres personnes dans les vieilles provinces pour prendre la place de celles qui nous quittent.

Il n'y a pas de meilleurs pionniers que nos jeunes Canadiens nés dans le pays et qui sont devenus des hommes pleins de force, d'énergie et de volonté, mais s'ils s'en vont dans l'Ouest développer ce grand pays, et en faire ce qu'il sera, un bon pays, on devrait faire quelques efforts pour les remplacer par des immigrants convenables de certaines parties de l'Europe. Je soumets ces considérations à la Chambre dans l'espérance qu'elle les approfondira. C'est un état de choses qui ne devrait pas exister et nous devrions faire quelques efforts pour y trouver un remède.

M. JAMESON: Pendant que nous discutons le bill d'immigration, je désire appeler l'attention du Gouvernement et du Parlement sur le fait que cette immigration, en ce qui concerne les provinces atlantiques du Canada, a été négligée jusqu'à un certain point. Le Gouvernement a porté tous ses efforts depuis plusieurs années pour remplir l'Ouest. Nous, dans l'Est, n'avons pas d'objection à ce que cette partie du pays se peuple et se développe. Au contraire, nous en sommes fiers, et nous serions extrêmement satisfaits si nous voyions ce pays se peupler d'une classe désirable de personnes, si nous le voyions se peupler et prospérer. Mais en même temps, nous ne pouvons nous empêcher de reconnaître que le Gouvernement a négligé presqu'entièrement, sinon tout à fait, les besoins des Provinces maritimes en ce qui concerne l'immigration. Il y a quelques semaines, nous avons discuté dans cette Chambre la question de la représentation de ces provinces au Parlement. On a clairement démontré pendant cette discussion que les trois Provinces maritimes avaient perdu beaucoup de population durant les quelques années passées, et que le prochain remaniement des circonscriptions électorales fera perdre probablement deux ou trois sièges et peut-être plus aux Provinces maritimes dans cette Chambre.

La question est d'un intérêt vital pour la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard. Le Gouvernement devrait faire des efforts pour que ces provinces, que l'on a désignées comme étant les longs quais du Canada, ne servent pas seulement comme quais, mais retiennent une certaine partie des immigrants qui viennent dans le pays à la suite de la propagande que l'on fait. Nous avons dans ces derniers temps perdu des dizaines de milliers de personnes qui sont traversées aux Etats-Unis. Quelques-uns de nos meilleurs et des plus entreprenants citoyens ont obtenu dans ce pays des positions élevées. Ils ont fait honneur à notre pays et ont été accueillis avec bonheur par la nation américaine. Mais lorsque le gouvernement fédéral a nommé, il y a quelque temps, les agents d'immigration dans les états de l'Est pour induire quelques-uns de ces citoyens des Provinces maritimes à revenir au Canada, les instructions qu'on leur a données si je suis bien renseigné—et je suis porté à croire par la réponse que le ministre de l'Intérieur a donnée à une question qui lui a été posée l'année dernière que mon renseignement est correct—les instructions, dis-je, que l'on a données à ces agents portaient qu'ils devaient s'efforcer de faire revenir ces personnes, non pas dans les Provinces maritimes, mais qu'ils devaient les engager à aller dans l'Ouest. Je ne crois pas que cela soit juste.

En présence du fait que les Provinces maritimes ont perdu autant de population, et que leur représentation sera probablement beaucoup diminuée après le prochain recensement, il ne serait que juste et raisonnable que le Gouvernement fasse un effort spécial et porte toutes ses énergies vers la conservation pour les Provinces maritimes d'un certain nombre au moins des immigrants de la classe agricole amenés par le Canada et qui passent par ces provinces.

Depuis plusieurs années, les brochures que le Gouvernement fait circuler en Europe ne parlaient de presque rien autre chose que de nos pays de l'Ouest. Comme je l'ai dit il y a quelques instants, nous n'en voulons pas à l'Ouest. Au contraire, nous en sommes très orgueilleux, mais je dis que le Gouvernement n'agit pas avec justice envers nous dans sa politique d'immigration, et j'espère que dans l'avenir, il adoptera une politique plus juste et plus équitable, et que ses divers représentants en Europe feront des efforts pour diriger des immigrants vers les Provinces maritimes, en les renseignant sur les avantages offerts par ces provinces. Cela rachèterait les torts qu'elles ont subis par l'immigration considérable qui a eu lieu chez elles dans quelques années, et qui, je puis ajouter, se continue vers les états de l'Est de la république américaine.

J'espère aussi que le Gouvernement modifiera les instructions qu'il donne à ses agents dans les états de l'Est et leur dira que lorsqu'ils cherchent à faire revenir au pays des personnnes qui l'ont quitté dans les années passées, de ne pas appeler leur attention seulement sur l'Ouest canadien, mais de faire au moins un effort, et un effort raisonnable, pour rappeler à ces personnes les avantages que les Provinces maritimes leur offrent et les engager à retourner dans le pays qui les a vus naître.

A ce sujet, je mentionnerai un état de choses qui résulte de certains règlements publiés récemment par le directeur général des Postes concernant le port sur les journaux publiés dans le Canada et envoyés aux Etats-Unis. Il y a quelque temps j'ai inscrit sur le feuilleton de la Chambre une question touchant cette matière, et j'avoue que la réponse que j'ai reçue était quelque peu attristante. C'est à la demande d'un éditeur d'un journal publié dans la ville où je demeure que j'ai posé cette question.

Jusqu'à l'époque du relèvement du droit de port, son journal, me déclara-t-il, avait de nombreux abonnés aux Etats-Unis, et ces journaux étaient reçus surtout par ceux qui avaient habité naguère le comté de Digby et par les touristes des Etats-Unis qui passaient une partie de leur temps à Digby. Par suite du relèvement du droit de port, le prix de l'abonnement au journal dut être augmenté de 50 p. 100, c'est-à-dire dut être porté de $1 à $1.50. Il s'aperçut, en conséquence, que son journal était beaucoup moins répandu dans les Etats-Unis. Mais ce n'est pas là toute la perte. C'est le pays surtout qui en a souffert en perdant contact avec ses émigrants. On peut dire la même chose de tous les journaux hebdomadaires publiés dans l'Est du Canada. La gazette de la campagne est le meilleur agent de rapatriement. Tant que nous sommes à même de faire tenir à nos émigrants la feuille hebdomadaire de leur localité, et qu'ils sont à même de se rendre compte de semaine en semaine de ce qui se passe au pays, ils continuent de s'y intéresser, et nous pouvons toujours espérer qu'ils reviendront. Je connais nombre d'émigrants qui, à cause de certains événements racontés dans le journal de leur paroisse d'origine, ont repris le chemin du pays et s'y sont fixés de nouveau. A mon avis, l'imposition de ce surcroît de port sur les journaux hebdomadaires est une innovation très fâcheuse que ne compense nullement la faible augmentation des recettes postales qui en résulte. J'espère que le directeur général des Postes va supprimer cette imposition; une telle mesure aurait un effet bienfaisant en ce qu'elle favoriserait le maintien des relations entre les immigrants aux Etats-Unis et les membres de leurs familles restés au Canada. Si ces relations sont rompues, nous cour

rons risque de les perdre pour toujours comme habitants des Provinces maritimes.

M. MAGRATH: Il me faut avouer que je n'ai fait aucun préparatif pour ce débat; mais j'ai quelques observations à faire, m'étant quelque peu occupé de cette question de l'émigration. Je ne pense pas me tromper en disant que ce projet de loi s'inspire du même ordre d'idées que la loi existante, dont il ne fait que développer certains aspects. A mon avis, dans la pratique, nous pouvons tirer le même parti de la loi actuelle que du projet de loi en délibération. Ce projet de loi a pour but de fermer l'entrée du pays aux immigrants tarés. Son objet est donc bon. Les insuffisances de la loi se manifestent donc dans la pratique plutôt que dans le texte même. Une loi formulée il y a bien des siècles défend à l'homme de voler; cette loi a été proclamée à maintes reprises dans le cours des siècles, sans que pour cela on se soit abstenu de voler. Si notre pays n'avait qu'une porte d'accès, et que son gardien reçût l'ordre de ne laisser passer que les immigrants sains de corps et d'esprit, nous pourrions faire observer la loi, mais à la condition que le gardien ainsi nommé fût assez perspicace pour distinguer les bons des mauvais.

Je n'ai rien à dire contre les fonctionnaires de l'immigration; ceux qui me sont connus me paraissent excellents; mais je dirai au ministre qu'il ne saurait obtenir de bons résultats avec le procédé actuel de sélection des employés du service extérieur. Et cela, peu importe quel est le gouvernement au pouvoir. Vous ne sauriez obtenir des résultats aussi satisfaisants que si vos fonctionnaires étaient choisis par une commission, ou que si le surintendant de l'immigration était laissé libre de faire le choix lui-même d'employés qualifiés pour ce genre de travail. On nous parle beaucoup de la grandeur du Canada, et des nombreux immigrants qui vont nous arriver. Il est certain que nous allons jouir de quelques années de prospérité. Nous aurons bien aussi nos années de disette, et un de ces jours, la population refluera des villes vers les campagnes. Si nous ajoutons foi à nos propres déclarations quant aux richesses que renferme notre pays, nous devons croire qu'il va se produire un fort mouvement d'immigration vers nos ports. N'attendons pas que cette affluence se produise pour commencer à former nos employés de l'immigration. Aucune partie du service public n'est aussi nécessaire, n'est aussi importante, que ce service de l'immigration. Voici en quels termes s'exprime le commissaire général des Etats-Unis sur le compte de ses employés, dans son rapport pour l'exercice clos le 30 juin dernier:

Le bureau ne manque jamais dans ses rapports annuels, d'exprimer sa haute appréciation des qualités morales et de la compétence

de ses employés considérés en bloc ou individuellement, et l'estime dans lequel il tient leur fidélité, leur zèle et leur activité. La besogne qui leur est confiée est bien différente de celle dont se trouvent chargées nombre d'autres classes d'employés publics. Ils ont à traiter avec des êtres humains, et pour le faire avec succès dans le sens le plus élevé, ils sont tenus de mettre en œuvre des qualités de cœur et d'esprit qui n'ont pas d'utilité particulière dans la manipulation de livres, de documents ou de denrées.

Notre procédé actuel de recrutement du service extérieur par l'intermédiaire de comités de patronage, de membres du Parlement, et cela peu importe quel est le parti au pouvoir, doit assurément avoir pour résultat d'engager dans ce service des hommes qui seraient mieux à leur place ailleurs. Il va falloir renoncer à ce procédé si nous voulons que la frontière soit bien gardée. Je ne me plains pas des employés déjà en activité; je crois qu'ils rendent de bons services. Mais ils seront appelés à déployer plus d'activité encore lorsque plus tard il leur faudra inspecter les masses énormes d'immigrants qui vont se porter vers le Canada.

Quand ce courant se mettra en marche, il entraînera, chemin faisant, la crapule des grands centres de population. De la vigilance des fonctionnaires de l'immigration dépendra le maintien du haut niveau moral et physique de notre population. Que ce niveau s'abaisse, et je n'ai pas besoin de dire ce qu'il adviendra de notre pays.

Jusqu'ici, le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) doit être dans une large mesure de mon avis. S'il se produit quelque divergence d'opinions entre nous, ce doit être au sujet de ce qui fait la suite de mon discours. Je crois qu'il est du devoir du ministère de nommer une commission royale chargée de s'enquérir des faits relatifs à l'immigration. Bien entendu, une telle commission coûtera quelque chose, mais elle donnera aussi des résultats palpables. Nous sommes pour une large part, esclaves de nos habitudes; le fonctionnement de la maison ordinaire de commerce dégénère en routine; il en est de même bien souvent des administrations publiques. Il importe d'infuser de nouvelles idées dans la direction de ses organismes, et de faire la lumière sur toutes ces questions. Cette idée n'est pas de moi, comme le sait le ministre. Le gouvernement des Etats-Unis, dès 1907, a désigné une commission de neuf membres, le président, le sénat et la chambre des représentants devant nommer chacun trois de ces membres. Cette commission fait un travail des plus précieux pour les Etats-Unis. Si elle ne l'a pas encore fait, elle doit soumettre très prochainement son rapport au congrès. Il est grand temps, à mon avis, de nommer une commission royale chargée de s'enquérir des questions d'immigration dans notre pays, et je suis

assurément d'avis qu'un représentant de la classe ouvrière devrait faire partie d'une telle commission.

Une autre question, c'est celle de la naturalisation. Nous accordons à trop bon compte aux étrangers la qualité de citoyens du Canada. Chacun le sait, nous restons absolument indifférents à la question. Si la qualité de citoyen du Canada implique une chose plus qu'aucune autre, ce doit être un titre de propriété. Tandis que dans certains pays de l'Europe la qualité de citoyen impose des charges, dans notre pays, cette qualité implique certaines responsabilités mais confère aussi des droits très précieux. Or, cette qualité de citoyen, ne la conférons-nous pas avec trop de facilité? Nous savons tous que l'idée de naturaliser les gens ne se présente à l'esprit de qui que ce soit qu'au moment d'une élection. Et dans l'Ouest, du moins, voici comment les choses se passent: on rencontre un étranger quelque part, on lui fait faire une déclaration sous serment devant notaire public; cette déclaration est affichée pour quelques jours, et avant bien longtemps un magistrat certifie que cet homme est citoyen de notre pays. Nos voisins des Etats-Unis se sont rendu compte que c'est là une question très sérieuse. Aussi ont-ils, ces années dernières, modifié leur loi de naturalisation, et la période de trois ans a été supprimée.

Désormais, personne n'est reconnu citoyen des Etats-Unis sans avoir été recommandé par deux autres citoyens, lesquels garantissent qu'il se trouve dans les conditions voulues. Le ministre ne partagera peut-être pas mon avis à cet égard, mais il me semble que c'est là une des questions qu'une commission royale pourrait avantageusement mettre à l'étude; elle est assurément d'une grande importance pour le pays, et il n'est pas de membre de la députation qui ne se rende pas compte de la justesse de cette question.

Le projet de loi en délibération ne comporte aucune modification du programme ministériel. Il est certaines pratiques du bureau de l'immigration dont je parlerai lorsque nous serons formés en comité, et que le ministre sera mieux en mesure de faire la discussion avec moi. Il se trouve un bureau de l'administration qui prépare des états estimatifs du chiffre de la population. Je crains fort que nous ne constations lors du prochain recensement, que le nombre des habitants n'est pas aussi élevé que nous le prévoyions. Récemment, en réponse à une question que j'avais inscrite au feuilleton, on m'a informé que ces estimations sont fondées sur l'excédent des naissances par rapport aux décès, au prorata du dernier recensement, soit 12.7 p. 100. A ce chiffre il faut ajouter le nombre d'immigrants qui nous arrive chaque année suivant les rapports. Or, notre pays n'est pas comme la Sibérie, pays sans issue. Chez nous on entre, on sort, on circule librement; la population est toujours plus ou moins mobile, et il se trouve toujours nombre de personnes qui vont et viennent sans qu'on en tienne compte. Aux Etats-Unis, bien qu'on n'ait à sa disposition que d'assez maigres données, on estime que la population qui reste au pays représente 68 p. 100 de l'immigration totale. Je le répète, si j'ai bien compris la réponse qu'on m'a faite, il est probable que nous serons désappointés lorsque les résultats du prochain recensement nous seront connus.

M. URIAH WILSON: Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, permettez-moi de dire un mot sur cette question de l'immigration. Le ministre a porté le délai pour la déportation de deux ans à trois ans. Le docteur Clark, de l'asile des aliénés de Toronto, est fortement d'avis que la période devrait être prolongée jusqu'à quatre ans. Pour ma part, je ne vois pas pourquoi on restreindrait aucunement la période où la déportation est permise. S'il nous arrive des immigrants qui sont hors d'état de se pourvoir, qu'il est nécessaire d'enfermer dans un asile ou dans quelque autre institution aux frais du public, je ne vois pas pourquoi nous serions tenus de les garder. Il est une autre disposition que j'aurais voulu que le ministre insérât dans le projet de loi. Aux Etats-Unis, toute compagnie de transport qui amène au pays des étrangers atteints d'une maladie répugnante ou dangereuse, ou faibles d'esprits, ou atteints d'une affection qu'il aurait été possible de découvrir au port d'embarquement, est passible d'une amende de $100 pour chaque cas, et l'année dernière, de ce chef, les amendes se sont élevées à une somme de $27,400. Dans son dernier rapport, le commissaire propose que l'amende soit portée à $200. Une disposition semblable devrait être insérée dans notre loi, car les compagnies de transport sont tentées d'amener des immigrants ici simplement dans le but d'encaisser le prix de leur passage sur l'Atlantique.

Il y a ensuite cette autre question qu'a mentionnée l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), savoir s'il serait à propos de ne plus avoir de commissaires. Je suis d'avis que nous nous en libérions, pour faire servir à autre chose l'argent qu'ils nous coûtent, par exemple, à l'emploi d'un médecin qui, durant la traversée, ferait sur le bateau même l'examen de chaque émigrant, de quelque pays qu'il nous arrive. Par ce moyen nous serions, je crois, en mesure de prévenir l'entrée dans notre territoire d'individus malades, faibles d'esprit ou, autrement, peu propres à devenir des citoyens stables et utiles. Un problème qui inquiète les Etats-Unis non moins que le Canada est celui qui a

trait aux êtres chétifs, aux individus dont la présence est peu désirable. Comme le mentionne le rapport du commissaire général, il ne manque pas de gens aux Etats-Unis qui préconisent une capitation plus élevée. Les uns voudraient une épreuve portant sur les connaissances de l'individu, d'autres seraient en faveur des deux. Reste à savoir si la chose serait à propos. Mais ce qu'il y a de certain, c'est que nous devrions prendre tous les moyens possibles de connaître avant l'embarquement ceux qu'il est préférable de laisser dans leur pays. C'est là un sujet qui non seulement nous intéresse, mais intéresse plus encore nos enfants et nos petits-enfants, appelés à vivre côte à côte avec de telles personnes. Nous devons veiller avec le plus grand soin à maintenir en ce pays un type aussi parfait que possible. Il y a aux Etats-Unis des gens qui pensent même à faire subir aux immigrants une épreuve physique, aussi rigoureuse que l'épreuve militaire, pour tout mâle de seize à cinquante ans. De nombreux individus sont envoyés dans ce pays par des parents qui cherchent à s'en débarrasser. Je vois dans les rapports de l'asile que des amis d'individus envoyés ici ont avoué l'avoir fait dans le seul but de s'en débarrasser. Je pourrais citer nombre de cas du même genre. J'ai ici le rapport publié par le gouvernement de la province d'Ontario pour l'année dernière, où il est fait mention d'une série de cas fort intéressants. Voici ce que l'on y dit au sujet des rapatriements:

L'œuvre de rapatriement des mauvais sujets s'est poursuivie durant toute l'année et la conséquence a été que 263 personnes ont été renvoyées dans leur pays.

Ceci, pour la province d'Ontario seulement. Il y a ici un tableau comparatif indiquant le nombre de personnes rapatriées dans les années 1906, 1907 et 1908. Il y en a 263 pour 1908. Au mois de novembre de cette même année-là, dix-huit aliénés ont dû être rapatriés comme ne répondant pas aux prescriptions de la loi sur les immigrants. L'agent à Liverpool du gouvernement d'Ontario avait pris ses dispositions pour faire recevoir dans leurs familles respectives les personnes ainsi rapatriées. Ainsi pour ces dix-huit personnes le rapatriement n'a pas eu lieu dans les conditions ordinaires. Le gouvernement de la province avait fait des arrangements pour qu'elles fussent remises à leurs amis de la métropole.

Sur ces dix-huit sujets, neuf ont été reconnus comme étant faibles d'esprit avant de venir au Canada, deux autres comme épileptiques, les parents n'ayant pas hésité à dire qu'ils les avaient envoyés dans ce pays afin de s'en défaire.....Pour les soixante-cinq aliénés rapatriés la moyenne de présence dans les hôpitaux a été de quatorze mois et demi. Sur les quatre-vingts criminels rapatriés quinze avaient été envoyés à la prison centrale, soixante-six dans diverses maisons d'arrêt de la province. Sur les cent dix-sept rapatriés "comme susceptibles de devenir une charge publique", vingt-six avaient vécu de charité depuis leur arrivée au Canada, quarante-quatre étaient de jeunes enfants appartenant à de mauvais sujets déjà rapatriés ; le reste a été rapatrié pour cause de maladie, d'infirmités physiques ou d'immoralité. Le renvoi seul des personnes aliénées constitue pour les provinces une économie de plus de $325,000. En sus des chiffres plus haut mentionnés, le chef de la police des frontières aux chutes Niagara, agissant sur des ordres reçus du bureau de l'avocat général, a, au cours des trois mois écoulés le 31 décembre 1908, rapatrié aux Etats-Unis, trois cent trois mauvais sujets.

M. WILSON.

Ce sont là des gens au sujet desquels l'administration fédérale n'a rien fait. J'aurais bien d'autres informations de cette sorte à vous communiquer, mais peut-être vaut-il mieux m'en tenir là pour le moment. On a dit ici aujourd'hui que nous avions un moyen bien imparfait de nous assurer du nombre des personnes qui habitent ce pays. Dans son discours sur le budget, le ministre des Finances a prétendu qu'il y avait dans le pays à l'heure qu'il est 7,450,000 habitants. Je sais parfaitement d'où lui vient ce renseignement; je comprends qu'il a dû charger M. Blue de lui préparer un état à cet effet. Ce chiffre est tiré du recensement de 1901, auquel on a ajouté l'augmentation qui s'est naturellement produite depuis. Nous savons que quantité de gens des vieilles provinces sont passées au Nord-Ouest, à pleins trains. Pas plus tard que l'autre jour, il en est parti 4,000 de Toronto. Nous savons qu'en 1906, il a été fait un recensement au Nord-Ouest, et ce recensement n'a pas manqué de porter comme nouveaux venus tous ceux qui, de 1901 à 1906, étaient partis des vieilles provinces pour cette région. Ensuite mon honorable ami le ministre des Finances a pris les rapports du bureau de l'immigration, et il a ajouté les chiffres qui s'y trouvaient pour arriver au total qu'il nous donne.

D'après les calculs que l'on trouve dans les rapports des Etats-Unis pour 1907-1908, 58,000 personnes auraient quitté le Canada pour le pays voisin; 81,000 personnes en 1908-1909. Nous savons également que les Etats-Unis prennent note de leur immigration, et j'ai ici quelques chiffres extraits de leur rapport. Il est entré aux Etats-Unis, en 1908, 924,695 personnes. Sur ce nombre, il en est reparti 714,874; ce qui fait une augmentation nette de 209,867 habitants dans le chiffre de la population. Pour 1908-1909, le chiffre des entrées aux Etats-Unis a été de 944,235; celui des départs, 400,392; différence, 543,843. On ne prétend pas aux Etats-Unis que plus de 68 p. 100 des immigrants qui entrent dans le pays y demeurent; et je ne vois pas comment nous

pouvons raisonnablement nous attendre à retenir tous ceux qui nous arrivent, si l'on songe à ce que les Etats-Unis peuvent avoir d'attrayant pour eux. Il vient dans ce pays quantité de personnes pour travailler durant les mois d'été, et qui retournent dans leur pays à l'automne. Bien des motifs peuvent sans doute inciter les gens à demeurer ici, mais bien d'autres motifs encore peuvent, je présume, les en détourner. Quoi qu'il en soit, nous devons veiller avec soin sur les émigrants qui nous arrivent, et le meilleur moyen de le faire, ce serait je crois de les faire examiner au cours du voyage par un médecin qui se tiendrait sur le bateau. Tout mauvais sujet devrait être impitoyablement empêché de descendre. Cela vaudrait infiniment mieux, attendu qu'il est cruel de laisser pénétrer dans le pays des gens que nous allons être obligés de renvoyer chez eux, après qu'ils auront peut-être dépensé tout l'argent qu'ils ont amassé dans leur tentative de se faire admettre au Canada. N'oublions pas ce que nous revèlent les rapports des asiles et des prisons. Dans la province, nous n'avons pas encore 20 p. 100 de gens nés en pays étrangers. La proportion est d'à peu près 17⅒ ou ⅔ p. 100. Je parle ici de gens nés hors du Canada. Mais dans nos prisons, dans nos maisons d'arrêt, dans nos maisons de santé, on trouve, au rapport du docteur Clark, de 40 à 50 p. 100 qui sont des personnes nées en pays étrangers. C'est là un état de choses qui ne devrait pas exister et qui n'existait pas avant 1900.

Toute la difficulté vient de ce que notre inspection s'est faite avec bien peu de soin. Figurez-vous donc 7,000 personnes pour un seul port, examinés le même jour. Quelque soit le nombre de vos agents pour une pareille visite, il est impossible de faire un examen convenable et qui rende justice à tout le monde. A Ellis-Island, près de New-York, le nombre de personnes à examiner dans une même journée ne doit pas dépasser 5,000, et je suis sûr que l'on y est beaucoup mieux outillé que chez nous, puisque les émigrants y arrivent en plus grand nombre qu'ici.

Peut-être ferais-je mieux de ne pas poursuivre davantage ce débat, attendu que nous aurons l'occasion de revenir sur la matière lorsque se discuteront séparément les articles de ce bill. Je me plais à reconnaître qu'il y a amélioration dans l'état des choses, et je crois m'apercevoir que le Gouvernement a prêté une oreille favorable aux conseils qui lui sont venus de temps à autre des membres de l'opposition. S'il nous est impossible d'avoir à la fois qualité et quantité, ayons soin dans tous les cas d'obtenir la qualité. M'est avis que le ministre en est lui-même arrivé à cette conclusion, de tenir à ce principe dans son œuvre de propagande.

M. Scott me paraît être un agent de grand mérite. Dans une lettre qu'il écrivait en 1908 à son sous-agent de Londres, il a eu soin de lui dire que ce qu'il nous fallait exclusivement dans ce pays c'étaient de bons ouvriers de ferme, des cultivateurs capables de faire valoir une terre, ayant de l'argent pour en faire l'acquisition, ou encore de bonnes servantes. Ce sont les trois sortes de sujets qu'il a mentionnées comme étant ceux dont il fallait encourager l'émigration.

Pour le Gouvernement, c'est le grand nombre qui fait son affaire, et il ne manque pas de tirer gloire de la chose dès qu'il se trouve en présence d'un auditoire populaire, excepté pourtant que cet auditoire se compose d'ouvriers. Quand on parle aux gens des métiers, on a bien soin de mettre une sourdine à ces vantardises. Dans ce dernier cas, il est surtout question des gens que l'on fait venir ici à coup de primes, c'est-à-dire des cultivateurs, des ouvriers des champs et des servantes. J'espère que l'on donnera à ce projet de loi toute la perfection possible, et qu'une disposition y sera insérée frappant d'une pénalité les compagnies de transport qui amènent au pays de mauvais sujets, et les obligeant à les rapatrier à leurs frais. Il faudrait encore, si la chose est nécessaire, que les compagnies eussent un gardien chargé de voir à ce que les émigrants n'aient pas à souffrir.

M. R. L. BORDEN: Il me semble y avoir bien peu de nouveau dans le projet de loi qui nous est présentement soumis. On y a mis des dispositions dont l'effet sera de restreindre l'immigration tout en assurant au pays des colons de la bonne sorte. En tant que le projet vise à cet idéal, je suis tout disposé à l'accepter. Comme l'ont dit d'autres orateurs, le pays offre des avantages bien propres à encourager les meilleurs sujets du monde entier à venir s'y fixer J'ai été fortement impressionné par les citations de chiffres tirés du rapport annuel du commissaire général de l'immigration des Etats-Unis pour l'exercice terminé le 30 juin 1909.

Il y a deux ou trois ans, j'ai fait une étude personnelle des méthodes employées par le service de l'immigration aux Etats-Unis. J'ai été frappé de la perfection de leur organisation. Cela soit dit, sans vouloir rien dire de dérogatoire à notre propre organisation. On s'attend, sans doute, à ce que l'organisation du service de l'immigration aux Etats-Unis soit plus avancée que la nôtre. Il y a plus longtemps qu'on y étudie ce problème et des hommes éminents s'en sont préoccupés. A mon avis, on ne saurait concevoir un service mieux organisé en vue de l'objectif à atteindre que le service de l'immigration aux Etats-Unis. Voilà pourquoi j'attache plus d'importance au rapport du commissaire général de l'immi-

gration aux Etats-Unis, relativement à l'immigration qui s'est portée du Canada aux Etats-Unis, ces années dernières. On nous disait, et nous étions ravis d'apprendre, que l'immigration du Canada aux Etats-Unis avait presque cessé. Ce n'est nullement là ce qui est consigné dans le rapport en question. Je désirerais donner encore une fois lecture du texte même du rapport du commissaire général de l'immigration aux Etats-Unis, sur la question qui nous intéresse. D'abord, comme l'a observé le député de Dundas (M. Broder), il figure à la page 139 de ce rapport une statistique de l'immigration au Canada, durant l'exercice terminé le 30 juin 1910. Voici les détails: :

Bretagne	47,407
Continent	32,315
Etats-Unis	72,349
	152 071

Puis, page 140, le rapport ajoute:

Pour faciliter la comparaison de l'émigration des Etats-Unis au Canada avec l'immigration du Canada aux Etats-Unis, au cours de l'année dernière, nous donnons la statistique même de nos registres touchant le nombre d'étrangers admis.

A. Etrangers qui ont fait leur déclaration à bord des steamers et ont été examinés au port d'arrivée conformément aux lois de l'immigration des Etats-Unis	15,117
B. Etrangers venant originairement au Canada et qui ont demandé leur admission aux Etats-Unis, dans le cours d'une année à dater de leur arrivée	6,116
C. Etrangers qui sont entrés aux Etats-Unis par les ports des Etats-Unis, et étrangers venant des Etats-Unis qui ont demandé de nouveau leur admission aux Etats-Unis dans le cours d'une année	9,495
CC. Etrangers prétendant avoir demeuré plus d'un an au Canada et qui n'ont pas réussi à en donner preuve convaincante	4,454
D. Etrangers qui ont demandé l'admission aux Etats-Unis, après une résidence de plus d'un an au Canada, les compagnies de transports étant exemptées du paiement de la capitation pour cette catégorie	12,920
E. Citoyens du Canada venant s'établir en permanence aux Etats-Unis	33,118
Total	81,520
F. A cela il faut ajouter les citoyens des Etats-Unis revenant aux Etats-Unis, après résidence au Canada, approximativement	15,000
Total	96,520

Je laisse de côté pour le moment les classes A, B, C et CC et je me borne aux classes D, E et F, afin de pouvoir déterminer les chiffres de l'immigration du Canada aux Etats-Unis, pour l'exercice terminé le 30 juin 1909, toujours d'après le même rapport. Le total de ces trois classes est de 61,038

M. R. L. BORDEN.

Voyons ce qui est dit dans une autre partie du rapport, à l'égard de ces catégories. D'abord, relativement à la classe F, le chiffre 15,000 est simplement approximatif. Voyons sur quoi repose ce calcul approximatif. Ouvrons à la page 137 du rapport:

Parmi les voyageurs venant du Canada aux Etats-Unis, il y a un élément auquel notre bureau est tout spécialement intéressé: il s'agit des citoyens de notre propre pays qui, après s'être établis au Canada, reviennent demeurer aux Etats-Unis.

A dater du 1er janvier, de l'année en cours, la statistique condensée indique que 6,869 citoyens de ce genre ont été interviewés par nos fonctionnaires au cours des six mois écoulés, et comme elle contient d'importants renseignements, ordre a été donné d'obtenir pareilles données, statistiques, à l'avenir. Comme la statistique précédente couvre cette période de l'année où le mouvement de population se dirigerait naturellement vers le nord, j'affirme sans hésitation, qu'au moins 15,000 citoyens américains sont revenus du Canada, au cours de l'année, reprendre leur résidence aux Etats-Unis.

Il y a dans ce rapport un autre passage digne d'observation et sur lequel il importe d'appeler l'attention du ministère de l'Intérieur. J'ai toujours compris que les efforts du Gouvernement à l'égard de l'immigration venant d'Europe tendaient à recruter des colons, des ouvriers agricoles et des domestiques. Nous sommes d'accord avec le Gouvernement à approuver ce système. Parfois, il s'est dégagé de certains débats que quelques fonctionnaires de l'Etat ont dirigé leurs efforts vers le recrutement d'autres classes d'immigrants, surtout parmi les populations ouvrières.

A l'égard de cette clause E, comptant 33,118 citoyens du Canada allant s'établir en permanence aux Etats-Unis, le commissaire du gouvernement des Etats-Unis dit que le mouvement de cette classe spéciale d'immigrants du Canada aux Etats-Unis, a accusé une forte augmentation, au cours de l'exercice 1909. Durant l'exercice terminé le 30 juin 1908, le nombre de ces immigrants du Canada allant se fixer aux Etats-Unis a été de 18,111. Durant l'exercice terminé le 30 juin 1909, leur nombre s'est élevé à 34,689, soit une augmentation de 91½ p. 100. Au sujet de cette classe d'immigrants et de cette augmentation, le commissaire dit:

La statistiue relative à la classe E accuse un remarquable mouvement de citoyens canadiens venant se fixer en permanence aux Etats-Unis, l'augmentation étant de 92 p. 100, en regard de l'exercice 1908 * * * Si ceux qui s'intéressent à la statistique recherchent la cause de cet exode du Canada aux Etats-Unis, on peut affirmer, comme résultat de soigneuses questions posées aux immigrants, que, dans nombre de cas, on prétend que les travailleurs nationaux sont remplacés par les immigrants recrutés par le gouvernement canadien, sous le régime de propagande aujourd'hui en vogue au Canada, et cette explication paraît fort plausible, quand on se rappelle les

conditions existant aux Etats-Unis, alors que, dans nombre de grands centres industriels, surtout dans les états de la Nouvelle-Angleterre, les ouvriers nationaux ont été presque entièrement remplacés par les étrangers.

Je ne saurais me prononcer sur l'exactitude des observations formulées par le commissaire de l'immigration des Etats-Unis à cet égard; seulement, connaissant la parfaite organisation de leur service d'immigration, j'inclinerais à ajouter foi à cette statistique, et d'ailleurs, si je cite ces observations, c'est pour demander au ministre de l'Intérieur de vouloir bien les examiner et afin de savoir s'il y souscrit, et dans le cas contraire, quels éclaircissements il ne peut nous donner à l'égard de cette forte immigration du Canada aux Etats-Unis, au cours de l'exercice 1909. Comme je l'ai déjà observé, si l'on tient compte, comme de droit, des diverses classes mentionnées, l'immigration du Canada aux Etats-Unis pour l'exercice terminé le 30 juin 1909, a atteint une totalité de 61,038, et l'immigration des Etats-Unis au Canada, pour la même période, a atteint une totalité de 72,349, soit un excédent d'un peu plus de 11,000 en faveur du Canada. Ce n'est certes pas là l'idée que je m'étais formée de la situation, d'après les renseignements donnés par le ministre de l'Intérieur et quelques-uns de ses collègues. Cette situation appelle quelques explications de la part du ministre de l'Intérieur, à une date ultérieure. Je dois dire que cette statistique du rapport du commissaire général de l'immigration aux Etats-Unis a été toute une révélation pour moi, lorsque le député de Dundas (M. Broder) nous en a donné lecture cet après-midi.

M. W. WRIGHT: Je serais bien aise qu'on tentât des efforts pour perfectionner notre immigration au Canada. J'ai sous les yeux le rapport du commissaire général de l'immigration aux Etats-Unis, et comme on y a déjà abondamment puisé, je me contenterai d'en citer un extrait.

Dans la préface de son rapport, le commissaire signale l'exactitude du travail fait par son département et il dit que cette œuvre est aussi parfaite que possible. Il fait observer qu'il faudra encore légiférer en vue d'éloigner du pays les immigrants inadmissibles. Malgré la perfection atteinte, il juge nécessaire de demander qu'on prenne de nouvelles mesures législatives afin d'éloigner cette catégorie d'individus.

Je cite:

Ce n'est nullement l'intention du bureau de déclarer qu'il est convaincu que le régime actuel, même si son application se faisait parfaitement en tout point, suffirait pleinement à la réglementation de l'immigration. Au contraire, le bureau croit que l'heure est venue d'adopter des mesures plus restrictives que celles en vogue aujourd'hui. L'insuffisance de la loi est démontrée par les maux découlant de l'immigration, surtout dans les grandes villes de l'Est et de l'Ouest du centre, maux qui se sont accentués, ces années dernières, par suite de la crise industrielle. Là où l'insuffisance de la loi se fait surtout sentir, c'est relativement à cette catégorie d'étrangers exclus sous la désignation de "personnes pouvant devenir un fardeau public". Ce niveau n'est pas assez élevé. L'étranger qui devient un fardeau pour le contribuable est inadmissible ,en dernière analyse pour des raisons financières. L'étranger qui, même avec l'aide de la charité privée, est incapable de se faire une maigre pitance, est toujours inadmissible pour des raisons économiques. La présence de pareils individus au sein du pays tend toujours à abaisser le niveau de l'existence, de la main-d'œuvre et des salaires; au sens économique, elle doit avoir un effet pernicieux. Chaque population peut, avec le temps, élever quelques individus à son propre niveau; mais sa capacité à cet égard est limitée et nombre de nos groupes sociaux ont été dégradés et d'autres le deviendront, si on ne prend les mesures d'empêcher l'immigration de l'étranger qui peut à peine suffire à son propre entretien.

Nous reconnaissons tous la difficulté d'établir la ligne de démarcation à l'égard de l'immigration étrangère. D'après ce rapport, l'immigration qui s'est déversée aux Etats-Unis, durant le dernier exercice, a atteint la totalité de 944,235 et je dois faire observer que sur cette totalité, les trois quarts se composent d'immigrants proprement dits et un quart d'immigrants improprement dits.

On a jugé nécessaire d'en arrêter un grand nombre au seuil du pays, et sur ce chiffre de 944,235 au delà de 400,000 ont presque immédiatement quitté le pays, au cours de l'exercice. Où sont-ils allés?

Nous ne pouvons pas conclure autrement qu'en disant qu'un grand nombre ont essayé de franchir la frontière et de pénétrer au Canada. J'ai appris au département de l'Immigration que plus de 6,700 de ces individus avaient été arrêtés l'an dernier à la frontière et qu'il n'y en avait qu'environ 1,300 provenant tous des autres pays. Cela démontrerait le fait qu'il y a un grand nombre de ces individus peu désirables qui s'arrangent pour entrer d'une manière ou de l'autre aux Etats-Unis, et que les autorités américaines font des efforts pour s'en débarrasser ou que ces gens essayent de traverser de notre côté. Je suis satisfait de voir qu'une mesure a été prise pour rendre les règlements plus stricts et j'espère que le ministre pourra empêcher un plus grand nombre de ces immigrants peu désirables, de pénétrer chez nous. Il y a un an ou deux j'ai dit que je ne croyais pas que le Canada reçut un surplus d'immigration des Etats-Unis pour contrebalancer l'immigration qui part de chez nous pour se rendre dans ce pays. La comparaison est en faveur des Etats-Unis. J'ignore si nous pouvons y remédier en faisant des efforts, mais il est plus important que nous puissions conserver cette classe que d'avoir une

plus grande immigration, il est surtout important que nous conservions nos jeunes gens chez nous. Nous devrions faire nos efforts en vue d'obtenir pour nos jeunes gens des emplois divers au Canada plutôt que de risquer d'avoir une immigration étrangère qui remplacera ceux qui nous quittent et partent pour les Etats-Unis. S'il n'est pas possible d'empêcher cette grande immigration du Canada aux Etats-Unis, nous devons faire de notre mieux pour recevoir la meilleure classe d'immigrants, en vue de remplir leurs places. Le gain que l'on a fait dans les territoires du Nord-Ouest a été en grande partie compensé par les pertes que nous avons éprouvées dans nos provinces de l'Est. Dans l'Ontario, nous avons perdu nos meilleurs jeunes gens. Il s'est produit dans l'Est une dépréciation dans la valeur des fermes qui valent moins aujourd'hui qu'elles ne valaient il y a vingt ans. Allez dans les établissement de colonisation de l'Ontario, à quelque distance des grandes villes et vous pourrez acheter une ferme à meilleur compte que vous ne l'auriez pu autrefois. La cause en est due au drainage qui est fait d'un côté par les Etats-Unis, et de l'autre par les territoires du Nord-Ouest. Nous devrions faire quelque chose pour les provinces de l'Est, mais si je m'en rends bien compte, l'honorable ministre ne s'occupe qu'à bien garnir l'Ouest. Je ne m'oppose pas à ce qu'il donne ses soins à l'Ouest, mais sans que le Gouvernement fasse un effort, la population de l'Est se rend en masse dans ces régions pour y obtenir des terres gratuites.

D'après mon humble jugement, chaque homestead formant un quart de section vaut dans cette région, quand la licence est accordée, $1,000 et notre Gouvernement offre cet avantage comme un attrait à la population des Etats-Unis. Un grand nombre d'habitants de ce pays vendent leur homestead aussitôt que possible. Ils s'établissent simplement dans notre pays pour faire une spéculation et ils retournent aux Etats-Unis, aussitôt qu'ils le peuvent. Environ 15,000 d'entre eux y sont retournés l'an dernier et 18,000 l'année précédente. Puisqu'il en est ainsi, il serait bon d'étudier la question et de voir si les règlements ne pourraient pas être modifiés de façon à interdire à ces colons d'obtenir leur licence aussi promptement que possible en vue de les retenir au pays.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

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

Reprise de la séance.

M. EDWARDS: Il me semble que le Gouvernement a fait la même erreur qui avait été commise par le gouvernement conservateur; il a été par trop désireux d'introduire des immigrants dans le pays. Nous reconnaissons tous que nous avons dans l'Ouest un grand héritage. Mais je crois que nous ne nous rendons pas compte que cet héritage appartient à la population du Canada plutôt qu'à celle d'un autre pays. Il me semble que les habitants des anciennes provinces d'Ontario, de Québec et des Provinces maritimes devraient recevoir plus de considérations qu'on ne leur en a accordé autrefois pour coloniser le Nord-Ouest. Il y a par exemple plusieurs régions d'Ontario et de Québec, qui, à l'époque des rois du bois, donnaient de l'emploi à des centaines de gens et pouvaient procurer plus facilement des moyens d'existence à la population qu'elles ne le peuvent aujourd'hui. Dans mon propre comté, il y a des régions qui ont été dénudées de leurs forêts et qui pourtant sont tout à fait impropres à l'agriculture. Je crois que si on avait employé une partie de l'argent qui a été dépensé autrefois en vue d'induire des immigrants à venir au Canada, pour aider quelques-uns de nos habitants à prendre des homesteads dans le Nord-Ouest, cet argent aurait été bien dépensé. Un de ces colons des vieilles régions de l'Ontario, au courant comme ils le sont tous de nos lois, de notre langue et de nos habitudes aurait été de beaucoup plus préférable à toute une colonie de Doukhobors.

Je crois que cela vaudrait la peine que le Gouvernement prît en considération la situation des habitants des vieilles provinces pour coloniser le Nord-Ouest. Nous savons qu'il y a dans le vieux Canada des gens qui seraient trop heureux de s'établir dans l'Ouest et ils le feraient s'ils recevaient un peu d'encouragement et d'assistance. Mais, s'ils se rendent dans le Nord-Ouest en vue de prendre des terres, ils constatent qu'elles ont été distribuées à des gens d'autres pays. Leurs moyens sont limités et ils se trouvent dans l'impossibilité de lutter contre l'état de choses qui existe. Je suis cordialement d'accord avec ce qu'a dit l'honorable député de Lennox (M. Uriah Wilson). Les statistiques de nos prisons et de nos asiles sont une preuve évidente que l'on n'accorde pas une attention suffisante à la qualité de nos immigrants. Dans notre désir de peupler le Nord-Ouest nous avons donné notre attention à la quantité et nous ne nous sommes pas beaucoup occupés de la qualité. Je suis d'accord avec l'honorable député de Lennox pour conseiller au Gouvernement d'examiner avec le plus grand soin les immigrants, non seulement en ce qui concerne leur situation financière et le montant d'argent qu'ils possèdent, mais aussi et avec plus de soin encore leurs qualités mentales, morales et physiques. Je me réserve pour une

autre occasion où j'aurai à faire des observations à propos de l'immigration.

(La motion de M. Oliver est adoptée, le bill est lu pour la 2e fois et la Chambre siège en comité pour en faire l'examen.)

L'hon. M. FIELDING: Je propose au comité de lever sa séance, de rendre compte de l'état de la question et de demander l'autorisation de siéger de nouveau durant la séance actuelle de la Chambre. Je propose cette motion afin de me permettre de faire une motion pour que la Chambre siège en comité du budget, en vue de prendre les moyens nécessaires afin de réaliser une entente intervenue entre les deux côtés de la Chambre pour le vote d'un bill spécial de budget.

(La motion est adoptée et rapport est fait de l'état des délibérations.)

ADOPTION D'UNE MOTION RELATIVE A DES CREDITS PROVISOIRES.

Sur motion de M. Fielding la Chambre se forme en comité du budget.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Nous avons soumis récemment à la Chambre quelques crédits pour la fin de l'exercice financier qui se termine le 31 de ce mois. Je crains que la Chambre ayant été très occupée par d'autres questions durant les dernières heures, les honorables députés n'aient pas eu peut-être le temps d'étudier beaucoup ces crédits. Je comprends que si un ces crédits soit différé, je ne peux pas m'y opposer.

D'autre part, je tiens à faire remarquer qu'il serait à propos de donner un vote spécial pour un quart des item qui n'ont pas été votés pour le nouvel exercice et nous pourrions alors prendre aussi les crédits que régleront les affaires d'exercice courant. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de discussion à propos de ces crédits et je suis à peu près sûr qu'il n'y a aucune discussion en découlant qu'on ne puisse reporter à une séance ultérieure à propos d'un autre chapitre du budget. S'il n'y a pas d'objection, je proposerai que nous adoptions ces crédits supplémentaires avec entente que tout ce qui y est contenu pourra être discuté plus tard. Si on ne soulève pas d'objections, je procéderai de cette manière.

M. G. TAYLOR: Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) m'a dit par téléphone, il y a quelques minutes, qu'il ne pourra pas être ici ce soir mais que le ministre des Finances et lui-même avaient eu une entente pour adopter un quart des crédits qui n'avaient pas encore été votés, afin que les entrepreneurs, les employés civils et les autres puissent être payés. Cette mesure a été prise, je crois, parce que le ministre des Finances est désireux d'envoyer le bill au Sénat qui a l'intention de s'ajourner demain jusqu'au 6 avril. Mais le chef de l'opposition n'a pas dit un mot des crédits supplémentaires dont le ministre a parlé. Je ne crois pas qu'ils renferment rien qui puisse soulever une controverse, mais quelques députés de la gauche ne sont pas désireux d'adopter ce budget supplémentaire en bloc. Pourtant ils consentent volontiers à ce qu'un quart du budget principal soit adopté de cette façon.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami (M. G. Taylor) a parfaitement raison quant à l'entente; elle ne comprenait pas les crédits suplémentaires. J'en ai parlé quelque peu avec le chef de l'opposition mais cet honorable député m'a dit qu'il n'avait pas eu l'occasion d'examiner ces crédits et qu'il ne pouvait pas donner son opinion à ce sujet. Ce sont des crédits supplémentaires pour l'exercice courant non pour l'exercice à venir et ils sont nécessaires en vue de se procurer de l'argent pour finir l'exercice. Je préférerais qu'on les votât, mais si l'honorable député insiste sur son objection, je ne peux pas dire qu'elle soit déraisonnable.

M. G. TAYLOR: Je suppose que le ministre consentirait à accepter l'entente que s'il y a un item qu'un honorable député désire discuter il aura le droit de le faire.

L'hon. M. FIELDING: J'en donne l'assurance sans restriction.

M. LENNOX: J'ai cru comprendre que le ministre des Finances était allé plus loin que cela—que nous pourrions discuter plus tard un item quelconque, parce qu'on ne vote seulement qu'un quart de chacun.

L'hon. M. FIELDING: C'est vrai pour les crédits de l'exercice courant. Mais si le comité règle la question des crédits supplémentaires, je demanderai qu'ils soient votés au complet. Je tiens compte du fait que si nous pouvons adopter ces crédits, c'est par consentement général et si un honorable député désire discuter un des chapitres, il aura l'occasion de le faire.

M. G. TAYLOR: Serait-il trop tard d'adopter ces item demain à trois heures; le chef de l'opposition sera ici à ce moment. Je ne crois pas pouvoir consentir à leur adoption en son absence.

M. LENNOX: Je me proposais de conseiller que si nous avions quelque chose pour nous occuper pendant quelques minutes, le whip pourrait téléphoner au chef de l'opposition et s'entendre avec lui.

L'hon. M. FIELDING: Pour le moment, nous ne prendrons pas la discussion du budget supplémentaire, mais je demanderai

au comité de voter un quart de tous les crédits qui restent à voter pour le prochain exercice. Je dois expliquer que la Chambre siégeant en comité des subsides a déjà étudié un certain nombre d'item qui sont maintenant prêts à être déposés sous la forme d'une loi de finance, si la Chambre n'y voit pas d'objection. Mais il y a encore une partie considérable du budget dont la Chambre ne s'est pas encore occupée ou qui a été réservée pour plus ample discussion. Je propose maintenant que la Chambre, siégeant en comité des subsides, vote un quart des item non encore votés et ces crédits, de même que ceux qui sont déjà votés, seront réunis dans une loi de finance et envoyés au Sénat le plus tôt possible. Avec cette entente, je propose qu'un quart de tous les crédits que le comité n'a pas encore votés pour le prochain exercice soit maintenant voté.

M. CROSBY: Ces crédits non votés peuvent-ils être affectés au service civil pour l'exercice courant.

L'hon. M. FIELDING: Il y a plusieurs item dont quelques-uns concernent le service civil.

M. CROSBY: Je pose cette question parce que, dans l'Est du Canada, il arrive quelquefois que les employés publics ne reçoivent pas leurs appointements en temps voulu. Cela a surtout lieu dans le département de la Milice. Quand ces crédits seront votés, j'espère qu'il n'y aura plus de retard dans le paiement des appointements.

Sir FREDERICK BORDEN : Le quart des crédits qui sera voté s'applique à toutes les branches du service.

L'hon. M. FIELDING: J'ai ici la liste complète de tous ces crédits, mais je suppose que la Chambre ne tient pas à ce que j'en donne lecture. Nous nous en rapporterons donc au greffier de la Chambre pour qu'il donne effet à la motion demandant qu'un quart de subsides soit voté et mis sous forme de loi de finance. Je propose que la séance du comité soit levée et qu'il soit fait rapport de l'état de la question.

M. W. H. SHARPE: Il y a quelque temps, le ministre des Chemins de fer et des Canaux promit de mettre dans le budget de cette année un crédit pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. Le Gouvernement a-t-il décidé quel sera le chiffre de ce crédit.

L'hon. M. FIELDING: Ce crédit se trouvera dans le budget du prochain exercice et non pas dans celui de l'exercice courant. Il sera mis dans le budget supplémentaire du prochain exercice et je ne suis pas en état de donner aucune explication avant que ce budget soit prêt à être soumis à la Chambre.

(La motion est adoptée, et il est fait rapport de l'état de la question.

DISCUSSION EN COMITE GENERAD DU BILL (N° 102) DE L'IMMIGRATION.

Sur la motion de M. Fielding, la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (n° 102) concernant l'immigration.

(Sur l'article 1er.)

M. CAMPBELL: Je désire demander au ministre de l'Intérieur d'expliquer le sens de la remarque qu'il a faite avant six heures, lorsque, en réponse à une question que je lui posais au sujet des Doukhobors, il a dit que ce bill concernait l'immigration des Doukhobors ainsi que de mes autres amis.

L'hon FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires Indiennes): Je n'ai aucune explication à donner. Ces paroles me paraissent parfaitement claires et je ne vois pas que l'honorable député puisse s'en offenser.

M. CAMPBELL: Je désire savoir ce que l'honorable ami a voulu dire. De qui veut-il parler par mes autres amis, à propos des Doukhobors?

L'hon. M. OLIVER: J'ai dit que le bill s'appliquait à tous les amis de l'honorable député. Cela ne demande aucune explication. Le bill en effet s'applique à tous ceux qui tomberont sous le coup de la loi, qu'ils soient ou non les amis de l'honorable député.

M. CAMPBELL: Le ministre cherche à éluder la question. Il a dit que l'intention du Gouvernement était de déposer un projet de loi pour attirer au pays des Doukhobors de même que d'autres de mes amis. Je veux savoir ce qu'il entendait dire par là?

L'hon. M. OLIVER: Je suis obligé de contredire mon honorable ami. Je n'ai pas dit que l'intention du bill était d'amener ici des Doukhobors, ni qu'il s'adressait plutôt aux Doukhobors qu'aux autres.

M. CAMPBELL: Je ne rapporte peut-être pas exactement les paroles du ministre en disant que le projet de loi était destiné à amener ici des Doukhobors. Mais il a certainement laissé entendre que son intention était d'amener des Doukhobors ainsi que d'autres amis de son honorable ami, voulait dire moi-même. J'ai pris note de ces paroles, au moment où il les a prononcées, et je tiens à savoir ce qu'il a voulu dire.

L'hon. M. OLIVER: J'ai voulu dire exactement ce que j'ai dit, comme d'habitude.

M. CAMPBELL: Je demande au ministre de s'expliquer clairement. Je comprends l'anglais presque aussi bien que lui et j'ai compris que sa remarque comportait une insinuation malveillante à mon adresse. Si telle était son intention, je lui donne le démenti le plus absolu une fois pour toutes.

L'hon. M. OLIVER: Je tiens à faire des excuses aux Doukhobors.

M. CAMPBELL: Je m'étonne de la persistance que met l'honorable ministre à insulter d'honnêtes citoyens de ce pays, car j'ai la prétention, monsieur l'Orateur, d'être un honnête homme et, sous ce rapport, je ne crains la comparaison avec qui que ce soit, grit ou tory. Je maintiens que les paroles du ministre à mon adresse comportent une insulte et si l'incident avait eu lieu ailleurs que dans cette Chambre, je lui aurais fait savoir, dans un langage énergique—langage dans lequel il est, dit-on, passé maître—que son accusation ne repose sur absolument rien.

Quand il m'insulte dans cette Chambre, il est à l'abri des règlements. Il n'y a pas un libéral ici, qu'il soit petit ou grand, qui puisse me reprocher d'avoir eu pour lui autre chose que les égards que l'on se doit entre gentilhommes.

Je me suis toujours efforcé de me conduire ainsi, mais ce n'est évidemment pas là où tendent les aspirations de l'honorable ministre. Si, dans tous les cas, c'est à cela qu'il tend, il ne sait pas du tout comment s'y prendre. Il ignore les procédés courtois que doivent avoir les uns pour les autres les gens bien élevés, quand il m'adresse des paroles comme celles qu'il m'a adressées ce soir.

Il prétend devoir des excuses aux Doukhobors. Va-t-il aller s'excuser devant cette troupe de malheureux, hommes, femmes et enfants, qui se promenaient à travers la Saskatchewan, dans le costume qui les avait vus naître, en offrant à la population un spectacle de la dernière indécence. Il veut présenter des excuses à ces gens parce que j'ai posé ici une question qui les concerne. De mon côté je me sens porté à présenter des excuses aux membres libéraux de cette Chambre pour le manque de courtoisie dont s'est rendu coupable un ministre libéral. Je dis que le ministre, dans cette circonstance, a tenu une conduite honteuse et que s'il veut réfléchir un instant, il comprendra qu'il a outrepassé les bornes imposées par les règlements et la plus élémentaire politesse. Il me doit des excuses et j'espère qu'il me les fera, écrites ou verbales.

M. LENNOX: Il arrive quelquefois qu'on fasse trop de sacrifices pour paraître spirituel et nous venons d'en avoir un exemple bien frappant. Le ministre a eu toutes les chances possibles de s'en tirer honorablement et de rendre justice à l'honorable député de Dauphin. Ce dernier a répété sa question à plusieurs reprises, et il avait parfaitement le droit de le faire, car la remarque du ministre prêtait certainement à une interprétation blessante.

Au lieu de s'excuser comme je m'y attendais et comme l'aurait fait tout membre de cette Chambre, et surtout un ministre de la couronne, qui doit donner l'exemple aux autres, au lieu de profiter de l'occasion qui lui était offerte pour déclarer franchement qu'il n'avait pas eu l'intention de manquer de courtoisie envers l'honorable député de Dauphin, il a préféré jouer sur les mots et finir par ce qu'il croit être un trait d'esprit, en disant qu'il doit des excuses aux Doukhobors.

Si le ministre doit des excuses, c'est à cette Chambre qu'il les doit, pour la conduite qu'il a tenue dans cette circonstance. S'il doit des excuses, ce n'est pas aux Doukhobors, mais aux honnêtes citoyens de ce pays, pour avoir amené ici des hordes de gens aussi inférieurs, au grand détriment de l'avenir du Canada. Comme j'ai toujours eu un certain respect pour le ministre de l'Intérieur et comme je n'ai eu à me plaindre de lui avant aujourd'hui, je regrette de voir qu'il ait jugé à propos de ravaler à ce point la position qu'il occupe et ait pris ce moyen mesquin et méprisable. . . .

Quelques VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

Une VOIX: J'en appelle au président.

M. TALBOT: Monsieur le président, je soulève une question de règlement.

Quelques VOIX: Asseyez-vous.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. TALBOT: Monsieur le président, je désire savoir si un membre de cette Chambre a le droit de dire d'un ministre de la couronne qu'il a ravalé sa position, soit par des actes ou par des paroles.

M. LENNOX: Un ministre de la couronne a plus d'occasion qu'un simple député de ravaler sa position.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député (M. Lennox) a le droit d'expliquer ses paroles avant que je donne ma décision. J'espère qu'il se bornera à cette explication.

M. LENNOX: Je dis qu'un ministre a plus d'occasion de ravaler sa position qu'un simple député et si vous décidez que cela n'est pas permis, je modifierai mon expression ou je la retirerai, mais pas avant.

Quelques VOIX: Retirez cette expression.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Si je l'ai bien compris, l'honorable député (M. Lennox) n'avait pas encore terminé sa phrase, mais je crois qu'il a dit que le ministre avait tellement ravalé sa position. . .

M. LENNOX: En sa qualité de ministre de la couronne. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: . . . en sa qualité de ministre de la couronne, puis il s'est servi d'autres expressions plus fortes. Je le regrette, et je lui demanderais de modifier sa phrase.

M. LENNOX: Il me ferait grandement plaisir de retirer cet avancé à la demande de monsieur le président, ce que je ne ferais pas autrement. Pour cette unique raison, je la retire absolument et sans réserve aucune, mais j'aimerais ajouter qu'aussi loin que je puisse aller en décrivant mon très grand regret, qu'une personne qui occupe au Canada cette position distinguée, qu'une personne dont on pourrait tirer orgueil, je regrette grandement de dire que cet honorable membre ait oublié le principe essentiel de ses obligations envers la Chambre et envers la population du Canada dans les paroles dont il s'est servi.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'article 1er est-il adopté?

M. CAMPBELL: J'ai posé certaines questions à l'honorable ministre de l'Intérieur avant la reprise de la séance et il m'a dit qu'il vaudrait mieux pour moi lui faire ces questions quand ce projet de loi serait discuté en comité général. La première question que je lui ai posée se rapportait au coût que devait acquitter le pays de cette immigration de Doukhobors au Canada. Je voudrais répéter cette question maintenant.

L'hon. M. OLIVER: Je regrette de ne pas avoir eu le temps d'obtenir le renseignement demandé. Mon honorable ami comprendra qu'il est impossible à un homme de conserver en sa mémoire toute une série de questions qu'on pourrait lui poser en cette enceinte, et il est d'usage, je crois, de compter sur les "Débats" pour connaître telle ou telle question, afin de saisir exactement la réponse à ces questions. Je puis affirmer à mon honorable ami que les questions qu'il a posées recevront toute l'attention voulue, mais je lui demanderais d'attendre les "Débats", afin que je puisse m'assurer que je fournis la réponse qu'on demande.

M. CAMPBELL: J'ai posé une autre question et je pourrais dire que la réponse que je viens d'obtenir de l'honorable ministre me surprend quelque peu en tant qu'elle se rapporte à l'honorable représentant de Dauphin, si je me rappelle les observations que cet honorable député vient de faire, il y a quelques minutes à peine. J'ai demandé si ce projet de loi s'applique aux Doukhobors, à leur immigration et à leur importation en ce pays. J'aimerais recevoir une réponse.

L'hon. M. OLIVER: Oui, sans doute.

M. CAMPBELL: Pourrais-je demander quelle est l'intention du Gouvernement quant à ce qui se rapporte au nombre des Doukhobors ainsi importés? J'ai lu dans les gazettes qu'on avait compté jusqu'à huit mille de ces immigrants. Telle est la politique du Gouvernement quant à l'établissement de ces derniers d'après l'expérience qu'il a acquise dans le passé. Se propose-t-il de les établir dans des colonies spéciales, ou veut-il se servir d'eux comme il le fait à l'endroit d'autres classes d'immigrants, c'est-à-dire les distribuer par tout le pays?

L'hon. M. OLIVER: Les journaux ont annoncé, il y a quelque temps, qu'une autre immigration de Doukhobors de la Russie au Nord-Ouest était possible. En apprenant ce bruit, je me suis enquis autant que possible, et j'ai constaté que cette rumeur ne reposait sur aucun fondement. Je puis dire que les dispositions de ce projet de loi ont pour but de faire face à la nécessité d'exclure du Canada les immigrants non désirables, et si les Doukhobors tombent sous le coup des stipulations exclusives de ce projet de loi, ils seront nécessairement déportés.

M. EDWARDS: Qui va déterminer cela?

L'hon. M. OLIVER: Les fonctionnaires du Gouvernement quand ils seront appelés à étudier cette question.

M. EDWARDS: Sous votre direction?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

M. EDWARDS: L'honorable ministre peut-il nous dire maintenant s'il considère que les Doukhobors sont ou non des immigrants désirables?

L'hon. M. OLIVER: Le Gouvernement se trouve en état de savoir si les Doukhobors établis en Canada sont ou non des immigrants désirables et, à ce propos, je puis dire que certains d'entre eux sont des citoyens qui observent les lois, alors que d'autres ne doivent pas être considérés comme possédant cette qualité. Je comprends qu'il existe des différences de sectes parmi les Doukhobors. Certains d'entre eux entretiennent des opinions plus extrêmes que celles que ne risquent les autres. Quant à ceux qui demeurent en Russie, j'ignore s'ils partagent les opinions des émigrés établis au Canada. Je suppose qu'ils ne partagent pas ces opinions, car autrement ils auraient accompagné leurs coreligionnaires au Canada. Puisqu'il en est autrement je trouve dans ce fait la preuve d'une divergence d'opinion. J'ignore quels sont ces derniers, mais si nous étions appelés à décider cette

question, nous nous procurerions les renseignements nécessaires et nous pourrions juger avec connaissance de cause. Si les opinions entretenues par certains d'entre eux qui sont en Russie—s'il s'en trouve quelques-uns—sont d'accord avec celles d'une certaine partie de Doukhobors établis au Canada, ces gens-là se trouveraient certainement exclus de notre pays d'après les dispositions de la loi actuelle et d'après la politique qui préside à la mise en vigueur de cette législation.

M. J. D. REID: Que sont devenus ces Doukhobors qui se trouvaient à Port-Arthur? Le Gouvernement avait-il payé $5 par tête de ces immigrants?

L'hon. M. OLIVER: Je crois qu'ils font partie de l'immigration générale des Doukhobors, et quant à ceux qui vivaient à ce temps-là, on a payé $5 par tête.

M. J. D. REID: Où sont-ils maintenant? Ils étaient tous fous la dernière fois que je les ai vus à Port-Arthur.

L'hon. M. OLIVER: Quelques-uns d'entre eux sont morts, d'autres sont en prison, d'autres sont retournés à leur village natal, quelques-uns sont éparpillés ici et là.

M. J. D. REID: Alors vous avez payé $5 par tête pour les amener ici rester en prison. Est-ce bien là ce que nous devons comprendre?

L'hon. M. OLIVER: Je cite les faits. Le Gouvernement a payé $5 par tête, si je ne me trompe, et quelques-uns de ces immigrants ont été en prison à la suite de leur escapade à Port-Arthur.

M. G. TAYLOR: A quel examen l'honorable ministre soumettra-t-il les Doukhobors qu'il cherche à nous importer? Sera-ce un examen médical? Ce dernier nous fera connaître les opinions de ces messieurs sur les questions religieuses, ou mon honorable ami (M. Oliver) devra-t-il extraire leur cervelle pour la soumettre à un examen microscopique? Je ne puis voir comment il peut connaître réellement par un examen quelconque les opinions de ces gens-là, avant de pouvoir dire si, oui ou non, ces immigrants sont de l'espèce dont la venue au pays est désirable.

L'hon. M. OLIVER: Ce projet de loi contient une disposition relative à l'exclusion de ceux d'entre ces immigrants qui sont physiquement, mentalement ou moralement opposés à toute acclimatation, à toute soumission aux lois de notre pays. Je crois qu'il serait juste de dire que le groupe de Doukhobors qui se trouvaient à Port-Arthur tombait dans cette classification et si ceux qui sont en Russie sont de la même mentalité, on devrait les classifier au même rang. Je puis, toutefois, prendre exception des mots dont s'est servi mon honorable ami en parlant des Doukhobors que le Gouvernement a l'intention de faire venir de la Russie. Je puis lui affirmer que le Gouvernement ne se propose pas de faire venir les immigrants doukhobors de la Russie ou de n'importe quel pays. A tout événement, Doukhobors ou autres immigrants devront posséder les qualités exigées par notre loi relative à l'immigration avant d'être admis au Canada.

M. CROSBY: Je suis un des membres les plus jeunes de cette Chambre et j'ai été quelque peu surpris en ce qui regarde ma conduite future, si je veux continuer à faire partie de ce Parlement, de tout ce que je viens d'entendre. Je veux comprendre où nous en sommes en ce qui regarde une discusssion qui s'est engagée ce soir. L'honorable ministre de l'Intérieur a fait ses excuses aux Doukhobors pour avoir mentionné le nom de l'honorable représentant de Dauphin (M Campbell) au sujet des Doukhobors, et lorsque l'honorable représentant de Dauphin s'est adressé à la Chambre pour discuter cette question, j'ai compris que l'honorable ministre des Finances lui a dit: "Soyez prudent". Mais l'honorable ministre des Finances qui, si je ne me trompe, dirige maintenant la Chambre, a entendu les paroles de l'honorable ministre de l'Intérieur, il n'a pas demandé à son collègue d'être prudent. Je veux savoir si c'est bien là un langage parlementaire ou si c'est un exemple que devront suivre les jeunes membres de cette Chambre pour en faire leur règle quand ils ont à s'adresser à la Chambre même. J'aimerais connaître si l'honorable ministre de l'Intérieur n'a pas encore quelque chose à faire ou à expliquer en tant que l'honorable représentant de Dauphin se trouve concerné. Nous, membres de la gauche, professons le plus grand respect à l'endroit de l'honorable représentant de Dauphin, et je suis certain de ne pas aller trop loin en disant que même les honorables membres de la droite partagent ce sentiment à l'égard de l'honorable député, et je crois sincèrement que l'honorable ministre de l'Intérieur qui connaît, peut-être mieux que moi-même, l'honorable député de Dauphin, a aussi la même estime, alors même qu'ils ne partageraient pas les mêmes opinions politiques. Avant donc que la Chambre continue à discuter cette question, j'aimerais à élucider ce point, parce que j'estime que l'impression que j'ai ressentie aura beaucoup d'influence sur la conduite que je tiendrai à l'avenir quand je devrai m'adresser à la Chambre siégeant en comité général, ou lorsque monsieur l'Orateur se trouvera au fauteuil.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je ne puis voir que l'honorable député en ait appelé au règlement, et s'il en était autrement, il serait trop tard, cela va sans dire, pour qu'il invoquât ce dernier quant au point qu'il a mentionné. Je dirai, toutefois, que je regrette grandement les récriminations

personnelles qu'on fait entendre en cette Chambre. Je connaissais les observations faites par l'honorable ministre de l'Intérieur. Il ne m'appartiendra pas de les commenter ici. Si j'avais compris que l'honorable ministre s'éloignait distinctement d'un règlement quelconque de la Chambre que j'aurais pu indiquer, j'aurais rappelé l'honorable ministre à l'observance du règlement. Il s'agissait d'une expression qui comprenait peut-être un sentiment désagréable à l'endroit de l'honorable représentant de Dauphin (M. Campbell) et, cependant, je n'ai pas cru que cette expression tombât sous le coup du règlement.

M. G. TAYLOR: Une expression dont on se sert dans l'Ouest, quoi!

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Puisque l'honorable député d'Halifax (M. Crosby) s'est adressé à moi, je dirai que mon seul désir est d'écarter autant que possible les personnalités de nos délibérations. Je me plais à espérer qu'en tout ce que je ferai à l'avenir dans ce but, j'aurai l'appui de mes honorables collègues, et que nos délibérations reprendront la dignité qui, à mon sens, leur manque depuis quelque temps.

M. CROSBY: Je crains d'avoir mal compris les explications du ministre; si ce dernier avait l'obligeance de s'expliquer plus clairement, nous nous en trouverions tous mieux et finirions par nous entendre. Je demande cela dans mon propre intérêt. Comme tous les autres membres de la Chambre, je désire faire montre de justice et de courtoisie à l'égard des ministres de la couronne; mais je crois aussi que ces derniers sont tenus de donner l'exemple et de se montrer polis et même condescendants envers tout le monde. J'espère que le ministre règlera cette question en peu de mots et que nos délibérations pourront ensuite suivre leur cours.

M. STAPLES: Je considère que l'honorable député d'Halifax a pleinement raison de soulever cette question, et je comptais que le ministre de l'Intérieur retirerait ses observations blessantes à l'adresse de l'honorable député de Dauphin. L'honorable ministre vient de l'Ouest, et il se peut qu'en dehors de la Chambre il ait l'habitude de se servir d'un langage qui ne serait pas remarqué dans cette partie-là du pays. Je considère qu'il a gravement insulté mon honorable ami en disant qu'il devait des excuses aux Doukhobors pour les avoir mis au même rang que le député de Dauphin. Je connais l'honorable député depuis nombre d'années, et si l'on fait la part de son tempérament un peu vif, c'est assurément le dernier homme qui songerait à dire quoi que ce soit qui fût de nature à porter atteinte à la réputation d'un collègue.

M. l'ORATEUR.

Je crois qu'il n'est pas trop tard pour invoquer le règlement, et je compte que le ministre se rétractera. Il est certain que lorsque le ministre a lancé cette remarque son intention était de faire savoir à l'honorable député de Dauphin—il l'a d'ailleurs admis depuis—que le projet de loi qu'il déposait est assez peu rigoureux pour permettre l'entrée du Canada à mon honorable ami et à tous ses parents.

L'hon. M. OLIVER: Je demande pardon à mon honorable ami; je n'ai pas parlé de ses parents.

M. STAPLES: Tant que le ministre ne se conduira pas comme un homme et ne se rétractera pas, je m'opposerai à l'adoption de l'article 1er. (Protestations.)

Si un député de la gauche s'était permis de tenir le même langage que le ministre de l'Intérieur, la droite se serait levée comme un seul homme pour exiger une rétractation, et les membres de la gauche se seraient aussi fait un devoir, par souci de la dignité de la Chambre, de l'inviter à se rétracter; mais quand c'est un ministre qui insulte un membre de la gauche, les ministériels applaudissent. Si le ministre déclare qu'il n'avait pas l'intention de blesser l'honorable député, s'il daigne s'expliquer ou se rétracter, nous pourrons poursuivre nos délibérations.

L'hon. M. OLIVER: Mon honorable ami dit savoir fort bien ce que j'avais dans l'idée quand j'ai répondu à l'honorable député de Dauphin.

M. STAPLES: J'ai dit que mon opinion est faite sur ce que vous aviez dans l'idée.

L'hon. M. OLIVER: Et il voudrait que je fasse des excuses pour ce qu'il suppose que j'avais dans l'idée. Avant de m'excuser, je lui demanderai de dire à la Chambre ce qu'il croyait que j'avais dans l'idée, afin que je sache de quoi je m'excuserai.

M. CAMPBELL: Je ne prétends pas servir de ballon à propos de cet incident. Je considère que le ministre a tenu une conduite indigne de sa position en me lançant cette apostrophe; mais s'il n'est ni assez courageux ni assez gentilhomme pour rétracter ce que je trouve de blessant dans ses remarques, je ne songe aucunement à l'y contraindre, et je prierai mes amis de n'en faire aucun cas, car l'homme de cette espèce n'est pas même digne de mépris.

L'hon. M. OLIVER: Monsieur l'Orateur suppléant. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je crois que les dernières paroles de l'honorable député de Dauphin ne sont pas parlementaires; il ferait mieux de les retirer.

M. CAMPBELL: Je ne voudrais pas, ainsi que vous devez le savoir, enfreindre le règlement, mais vous devez savoir aussi que la provocation a été très forte, et si mon expression n'est pas parlementaire, elle est fort juste. Pour me conformer à votre décision, je la retirerai.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député de Macdonald et moi ne paraissons pas nous entendre sur ce que j'avais dans l'idée quand j'ai répondu à l'honorable député de Dauphin. Je ne puis pas dire ce qu'il pense avoir été dans mon esprit. Il semble croire que je pensais à quelque chose de bien vilain.

M. EDWARDS: Peu importe ce que vous aviez dans l'idée: rétractez-vous.

L'hon. M. OLIVER: Je ne rétracterai rien à la sommation d'un fier-à-bras, soit dans cette Chambre, soit ailleurs.

Des VOIX: Rétractez-vous.

M. EDWARDS: Vu que j'avais la parole quand le ministre de l'Intérieur s'est levé, j'en conclus que le mot fier-à-bras est à mon adresse: s'il en est ainsi, je lui demande de retirer le mot sans réserve.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Si le ministre de l'Intérieur a appliqué le mot fier-à-bras à un membre de cette Chambre, l'expression n'est pas parlementaire, et je l'invite à la retirer.

L'hon. M. OLIVER: Si l'honorable député de Frontenac suppose que le mot était à son adresse. . . .

Des VOIX: Rétractez-vous.

L'hon. M. OLIVER: . . . je le retire.

M. J. D. REID: Je m'oppose à ce que le ministre ne retire ce mot qu'en tant qu'il vise l'honorable député de Frontenac. (Protestations.) Je m'étonne, monsieur le président, que vous permettiez au ministre de l'Intérieur, de traiter de fier-à-bras un membre quelconque de la gauche.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: J'ai rendu ma décision, et l'honorable député doit reprendre sa place. Je suis disposé à rendre justice à tous les membres de la Chambre, mais je ne saurais tolérer que l'on discute ainsi mes décisions.

M. J. D. REID: Permettez-moi de faire observer que le ministre a appliqué le mot fier-à-bras à un membre de la Chambre; et quant à votre décision, monsieur le président, j'ai le droit d'en appeler, et c'est ce que je me propose de faire.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Celui qui s'est servi du mot fier-à-bras l'a retiré. L'honorable député de Frontenac a prétendu que c'est à lui que s'adressait cette épithète; or, comme elle a été retirée, je n'ai pas considéré que d'autres membres de la Chambre étaient visés; et quant à ceux qui ne sont pas membres de la Chambre, le règlement ne les protège pas.

M. EDWARDS: Le ministre de l'Intérieur a dit que si je me croyais visé—laissant entendre par là qu'il s'adressait à moi plutôt qu'à un autre—il retirait l'expression. J'ai protesté pour ce qui me concernait; les autres députés ont le même droit.

L'hon. M. OLIVER: Afin de calmer les esprits, je déclare que si quelqu'un croit que le mot s'adressait à lui, je le retire, et j'ajoute que je ne considère aucun membre de la gauche comme un fier-à-bras. J'ajoute encore que pour ma part, j'ai toujours cherché à me montrer courtois envers tous mes collègues. Quand l'honorable député de Dauphin m'a interrogé au sujet du bill, avant la suspension de la séance, je lui ai répondu sur le ton qu'à mon sens il avait donné à sa question; quand il est revenu sur le sujet après la reprise de la séance, il semblait croire que j'avais attaché un sens blessant ou offensant à mes paroles, que j'avais eu l'intention de l'insulter, et je ne pouvais m'imaginer ce qu'il avait dans l'idée. Autant que je puis m'en rendre compte, il avait dans l'idée des choses auxquelles je n'avais même pas songé, s'il faut en croire ce qu'a dit l'honorable député de Macdonald (M. Staples). Je tiens à convaincre la Chambre que je suis tout disposé à être courtois envers qui que ce soit, mais je veux que l'on sache aussi que je suis prêt à riposter quand on m'attaque. Je veux faire savoir à l'honorable député de Dauphin que je n'avais aucunement l'intention de l'insulter pas plus comme simple particulier que comme membre de la Chambre.

M. CAMPBELL: Je considère que la rétractation du ministre, quoique tardive, est satisfaisante, et si au cours du débat des paroles un peu vives me sont échappées, je tiens à lui rendre la politesse, et je retire tout ce que j'ai dit qui était de nature à le blesser.

Pour en revenir à la question, je crois qu'avant d'adopter l'article 1er, le ministre de l'Intérieur devrait nous dire quelle est, parmi les Doukhobors, la proportion de colons recommandables. Il nous a déjà parlé de ceux qui n'étaient pas recommandables, de ceux qui sont dans les asiles, en prison ou décédés, et j'aimerais à avoir une idée du nombre de ceux que l'on considère comme recommandables.

L'hon. M. OLIVER: Je n'ai pas ce renseignement sous la main. Même parmi les bons, il en est de plus ou moins recommandables.

M. CAMPBELL: Le ministre pourrait peut-être me répondre plus aisément, si je lui faisais la question autrement. Combien de Doukhobors établis dans la Saskatche-

wan ou ailleurs ont amélioré leurs concessions, sont devenus des hommes civilisés, de bons citoyens et de bons colons?

L'hon. M. OLIVER: La question de mon honorable ami se résume à ceci: Combien de Doukhobors se sont détachés de la communauté pour aller s'établir pour leur compte? Je ne puis pas donner les chiffres exacts, mais je crois qu'il y en a environ le quart du nombre total.

Quant à ceux qui continuent à vivre en communauté, bien qu'on ne puisse pas les classer parmi les colons les moins recommandables, je ne pense pas qu'ils soient aussi bons que ceux qui travaillent à part. Ce sont des gens laborieux, économes, soumis aux lois qui ont beaucoup augmenté la richesse nationale et, à ce point de vue, ce sont de bons colons; mais je ne crois pas que ceux qui persistent à vivre en communauté valent autant que ceux qui se sont établis sur des biens de famille et ont rempli les conditions imposées, comme un certain nombre d'entre eux l'ont fait.

M. CAMPBELL: Le représentant de Jacques-Cartier a déclaré que le Gouvernement a dépensé de $45,000 à $50,000 pour attirer ces immigrants dont le quart seulement, de l'aveu du ministre, a démontré qu'ils étaient de bons colons. Je comprends, naturellement, que le ministre n'est pas entièrement responsable de leur venue au Canada, mais je lui demanderai ce qu'ils ont coûté à l'Etat depuis leur arrivée. Combien le Canada a-t-il dépensé pour envoyer la gendarmerie et des trains spéciaux afin de surveiller ces individus pendant leurs fameuses pérégrinations que le ministre connaît et qui étaient une insulte pour les hommes, les femmes et les enfants honnêtes habitant le pays à travers lequel ces gens défilaient? Ces mignons de l'ancien ministre de l'Intérieur, lorsqu'ils défilaient complètement nus, offraient le spectacle le plus indécent dont l'Ouest canadien ait été témoin, sans excepter les pauvres indigènes ignorants. Et le présent Gouvernement a fait venir ces gens-là comme s'ils étaient de bons colons, et il a voulu s'en donner du crédit. Je voudrais savoir approximativement ce qu'il en coûte pour les civiliser à demi et leur apprendre la morale et une demi-décence.

L'hon. M. OLIVER: Je ne puis pas fournir ce renseignement sur-le-champ, mais je ferai des efforts pour me le procurer avec toute l'exactitude possible. J'espère que je pourrai plus tard le communiquer à la Chambre. Pour prouver que ces gens-là ne sont pas précisément de mauvais sujets, je puis dire que plusieurs ont acheté des terres dans la Colombie-Anglaise à des prix très élevés, ont fondé des établissements dans deux ou trois vallées de la province et ont établi des vergers. Je ne prétends pas qu'ils soient de bons citoyens uniquement parce qu'ils ont pu amasser des richesses et qu'ils ont été des facteurs de la prospérité. Mais je ne voudrais pas que la Chambre pensât qu'ils ne possèdent pas de qualités qui les rendent dignes d'estime. Pendant que je traite ce sujet, je dirai que c'est une grave erreur que de croire qu'ils sont inférieurs aux autres peuples sous le rapport de l'intelligence ou du physique.

M. W. H. SHARPE: De quelle catégorie d'hommes le ministre parle-t-il?

L'hon. M. OLIVER: Je parle de la population d'Ontario qui est d'une classe supérieure, bien qu'il y ait des gens peu recommandables dans cette province. De même, parmi huit mille Doukhobors, il y a un groupe considérable de personnes qui, je le déclare, ne sont pas inférieures aux autres sous le rapport de l'intelligence ou du physique. Il y a un petit nombre d'entre eux qui sont inférieurs au point de pouvoir être classés parmi les mauvais sujets.

M. W. H. SHARPE: Le ministre nous a souvent dit qu'on peut les classer en deux catégories. Naturellement, nous admettons tous que quelques-uns d'entre eux sont des colons passables. Si nous étions certains de ne recevoir que ceux de cette catégorie, je ne crois pas qu'on trouverait beaucoup d'habitants de l'ouest d'Ontario qui s'opposeraient à ce qu'ils en vint un plus grand nombre. Mais ce que nous reprochons au Gouvernement, c'est de faire venir dans nos honnêtes établissements des individus du calibre de ceux que le représentant de Dauphin nous a dépeints il y a quelques instants. Le nouveau bill nous permettra-t-il d'empêcher que ces gens de bas aloi viennent au Canada? Dans la négative, je conseillerai au ministre de les établir à Ottawa dans toute la splendeur originelle de leur complète nudité. Alors, les membres du Parlement, venus de tous les coins du pays, pourront voir quelle espèce de gens ont été envoyés dans l'Ouest canadien. Pour montrer l'étendue du champ où se recrutent nos immigrants, je puis dire qu'à Winnipeg seulement on parle soixante-dix idiomes différents. Il n'y a aucun doute que ces étrangers remplissent non seulement les prisons et les asiles de l'Ouest canadien, mais aussi les prisons et les asiles d'Ontario, comme l'indiquent les rapports qui ont été rendus publics. Le ministre nous dira-t-il si le nouveau bill permettra que des mauvais sujets comme ceux qu'il a dépeints viennent au Canada?

M. TURRIFF: Nous avons entendu ce soir beaucoup de critiques injustes à l'adresse des Doukhobors. Il y a bon nombre d'années que ces gens-là sont venus au Canada. Ils y ont été amenés par le Gouvernement et on croyait généralement qu'ils formeraient une bonne classe d'individus. Autant que j'ai pu voir, la plupart des Doukhobors sont presque d'aussi bons co-

lons que ceux que nous pouvons faire venir de tout autre pays. Un grand défaut chez eux, à mon avis, c'est qu'ils désirent vivre en communauté. Mais, ils perdent peu à peu cette habitude. Ainsi que le ministre l'a fait observer, il y a un petit nombre d'entre eux qui sont presque fous.

M. URIAH WILSON: C'est le présent Gouvernement qui les a fait venir.

M. TURRIFF: Il y a parmi, d'autres catégories d'individus, des gens qui perdent la boule et qu'il faut interner dans un asile. Je crois qu'on pourrait aisément trouver d'autres classes de personnes qui ont causé plus de dépenses au département de la justice que celles qu'il a dû faire pour le petit nombre de Doukhobors qui avaient besoin de surveillance et qui, selon moi, sont fous.

Il en coûte parfois beaucoup à l'Etat pour châtier un criminel. Il peut falloir $25,000 pour arrêter un assassin, lui faire subir un procès et le punir. J'ai à l'idée un cas où le Gouvernement a dépensé $100,000 pour punir un coupable. Dira-t-on que tous ceux qui viennent du même pays que cet assassin sont de mauvais sujets, à cause du crime de cet homme. Tous les Doukhobors seront-ils mis au rang des mauvais colons parce que quelques-uns d'entre eux sont devenus presque fous et ont tenu une conduite répréhensible? On reproche beaucoup au Gouvernement d'avoir fait venir ces gens-là, mais lorsqu'il les a amenés ici, les membres de l'oppositon n'ont pas soufflé mot.

M. URIAH WILSON: Si l'honorable député me le permet, je lui dirai que je me rappelle parfaitement l'époque à laquelle le ministre actuel de l'Intérieur et moi-même nous avons critiqué très ouvertement la conduite du Gouvernement.

M. TURRIFF: Que l'honorable député n'a-t-il pas attendu? J'étais sur le point de faire observer que la principale censure de la conduite du Gouvernement a été faite par le ministre de l'Intérieur, alors simple député, et non par les membres de l'opposition.

M. W. H. SHARPE: Nous n'étions pas ici.

M. TURRIFF: De plus, ce sont les prédécesseurs du présent Gouvernement qui ont commencé à attirer ceux qui, dit-on maintenant, sont inacceptables.

M. EDWARDS: Quelle classe?

M. TURRIFF: Si le représentant de Frontenac garde le silence, il en apprendra plus long.

M. EDWARDS: L'honorable député s'oppose-t-il à une question?

M. TURRIFF: Oui, jusqu'à ce que j'aie fini.

M. EDWARDS: Je ne désire pas l'interrompre.

M. TURRIFF: Il est facile de trouver à redire parce que quelques-uns de ceux qui sont venus au Canada ont mal tourné. Mais, s'il faut écarter tous ceux qui viennent d'un pays quelconque parce que quelques-uns ont mal tourné, où recrutera-t-on des immigrants?

M. W. H. SHARPE: Je veux qu'on me comprenne. L'honorable député suppose que j'ai condamné tout le groupe des Doukhobors. Il y a un instant, lorsque le ministre les a répartis en deux catégories—une bonne et une mauvaise—j'ai déclaré qu'il y en avait d'excellents.

M. TURRIFF: Je me range de l'avis de l'honorable député et je conviens qu'il y en a un grand nombre de bons et quelques-uns de mauvais. Mais ils sont ici et ils nous faut les prendre tels qu'ils sont. Il n'en viendra pas beaucoup d'autres; et je crois avoir entendu dire qu'à peu près tous les gens de cette catégorie qui se trouvaient en Russie sont rendus au Canada.

Mais s'il en venait d'autres, la loi actuelle, surtout après avoir été modifiée, nous permettrait non seulement de les en empêcher, mais de les renvoyer dans leur pays dans un délai de trois ans après leur arrivée, si l'on constatait qu'ils sont inacceptables. J'ai lu qu'un ministre du gouvernement d'Ontario a déclaré que les prisons et les asiles de la province sont remplis de mauvais sujets venus de l'étranger et que, bien que toute municipalité où se trouve un de ces mauvais sujets puisse le renvoyer dans son pays, dans un grand nombre de cas la chose n'a pas eu lieu. La municipalité n'avait qu'à avertir le département de l'Intérieur et l'individu aurait été renvoyé, mais très souvent elle n'a pas fait cette démarche.

Je suis convaincu que le Gouvernement ne désire pas faire venir des gens qui vivent en communauté. Il nous faut des personnes qui adopteront notre genre de vie. Même les Anglais qui viennent au Canada, s'ils vivaient en communauté, ne seraient pas des gens acceptables. Je suis d'avis que le bill contribuera beaucoup à nous fournir les moyens de résoudre la question de l'immigration mieux que dans le passé, et qu'il nous permettra d'écarter plus facilement les immigrants inacceptables.

M. CAMPBELL: Le ministre de l'Intérieur a dit que ces gens-là ne sont pas inférieurs aux personnes des autres races au Canada, sous le rapport de l'intelligence et du physique, et il a ajouté que le quart d'entre eux a démontré qu'ils étaient de bons colons. Mais je soutiens que, lorsqu'il dépose un bill concernant l'immigration, il lui appartient de décréter que nul immigrant, quels que soient son physique et son intelligence, ne pourra venir s'établir au Ca-

nada à moins qu'il ne consente à prêter le serment d'allégeance et à devenir Canadien. Le ministre a été obligé d'admettre que jusqu'à ce jour un petit nombre seulement de Doukhobors ont prêté ce serment. Pour cette raison seulement je déclare que ce sont de mauvais colons, indépendamment de leur physique ou de leur mentalité. Nous devrions adopter une loi écartant tous ceux qui ne consentent pas à devenir citoyens canadiens dans le sens le plus large et à prendre les armes pour défendre le drapeau à l'ombre duquel ils vivent.

Je proposerais qu'un article à cet effet fût inséré dans le bill.

M. W. H. SHARPE: Le ministre a divisé les Doukhobors en deux catégories. Sera-t-il possible d'après ce nouveau bill de fermer l'entrée au pays à un Doukhobor inacceptable?

L'hon. M. OLIVER: Si l'on reconnaît qu'un Doukhobor appartient à la catégorie dont parle mon honorable ami, naturellement l'entrée du pays lui sera refusée en vertu de ce bill, mais s'il est entré dans le pays sans avoir été reconnu comme inacceptable, et si après trois années de séjour on découvre qu'il n'est pas un colon désirable, on peut le renvoyer dans le pays d'où il vient. Il pourrait être difficile de distinguer entre celui qui était faible d'esprit et celui qui était sain. Mais si son fanatisme n'apparaît qu'après trois ans de séjour dans le pays, ce bill permet de le renvoyer. Au sujet de ce que l'honorable député de Dauphin (M. Campbell) a dit, je suis bien de son avis que les immigrants qui refusent de prêter serment d'allégeance ne sont pas des immigrants désirables. Je suis convaincu que si le Gouvernement avait su, lorsqu'il a entamé des négociations pour faire venir ces gens au Canada que leur religion leur imposait les obligations qu'elle leur impose, certainement que nous n'aurions rien fait pour les faire venir au pays.

M. SCHAFFNER: Le ministre pourra-t-il nous dire le nombre des Doukhobors qui ont prêté serment?

L'hon. M. OLIVER: Je crois qu'environ 25 p. 100 des hommes adultes ont prêté serment.

M. SCHAFFNER: Je suppose que la raison qui les a portés à abandonner leurs homesteads dans l'Ouest et à se diriger vers la Colombie-Anglaise, était qu'ils refusaient de prêter le serment d'allégeance.

L'hon. M. OLIVER: Non, ils n'habitaient pas des homesteads; ils vivaient en communauté et refusaient de prendre leurs terres à leur nom propre. Nous ne pouvions pas leur concéder des terres autrement que de cette façon; et comme ils refusaient, ils décidèrent d'aller dans la Colombie-Anglaise où on leur permettait de conserver leur système communal.

M. CAMPBELL.

M. ROCHE: Au sujet de leur pèlerinage à Port-Arthur, on m'a appris que le gouvernement de la Saskatchewan avait eu certains différends avec le gouvernement fédéral au sujet du paiement des dépenses occasionnées par ce pèlerinage, et que des lettres ont été échangées entre les deux gouvernements pour décider lequel des deux devrait supporter ces frais.

L'hon. M. OLIVER: Je ne puis donner de réponse précise à cette question, mais je crois que le gouvernement de la Saskatchewan a payé tous les frais de retour des Doukhobors, dans la province de la Saskatchewan.

M. ROCHE: La province a fait remise?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

M. ROCHE: Qui a payé les dépenses à Port-Arthur?

L'hon. M. OLIVER: Je ne sais pas, mais je suppose que c'est le gouvernement d'Ontario. Je n'en suis pas certain.

M. HERRON: Le Gouvernement a-t-il reçu quelques demandes de la part d'autres catégories d'immigrants qui tombent sous la loi dont parle l'honorable député de Dauphin, c'est-à-dire de gens qui ne veulent pas s'astreindre au service militaire; dans ce cas le Gouvernement a-t-il l'intention de faire des conventions semblables avec d'autres catégories d'immigrants? J'espère que non.

L'hon. M. OLIVER: Pour le moment, autant que j'ai le droit de parler au nom du Gouvernement et d'énoncer sa politique d'immigration, le Gouvernement a toujours refusé d'écouter aucune proposition tendant à l'admission d'immigrants dans le Canada pendant ces dernières années à aucunes autres conditions que celles appliquées aux citoyens ordinaires du Canada. Nous n'avons jamais accordé de privilèges spéciaux à une catégorie quelconque d'immigrants d'aucune partie du monde.

M. HERRON: Permettez-vous encore l'établissement en communauté?

L'hon. M. OLIVER: Non, la loi des terres fédérales permettait autrefois l'établissement dans des hameaux. Cette permission a été abolie par la nouvelle loi de 1908 et personne ne peut aujourd'hui occuper des terres de l'Etat sans se conformer aux conditions de la loi des homesteads.

M. A. HAGGART: Depuis que cette discussion est commencée entre l'honorable député de Dauphin (M. Campbell) et l'hon. député de Lisgar (M. Sharpe) de ce côté-ci de la Chambre, et l'honorable ministre et l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) de l'autre côté, au sujet du renvoi des immigrants non désirables, je viens à dire que je ne donne pas à la loi qui est devant

nous l'interprétation qu'on lui donne au sujet des immigrants qui sont prohibés et ceux que l'on peut renvoyer. Le mot " non désirable " n'est pas le mot propre dans une loi comme celle-ci. La loi crée une commission d'enquête mais ce serait une question très sérieuse que de permettre à une commission de juger une personne ou une catégorie de personnes, et de décider si elles sont désirables ou non. En regardant à l'article 3 de la loi, on verra que les personnes suivantes sont classées parmi celles qui sont prohibées:

(a) Les idiots, les imbéciles, les personnes faibles d'esprit, les épileptiques, les fous, et les personnes qui ont perdu la raison pendant les cinq années précédentes.

Je doute fort, si l'on interprète d'une façon juste et raisonnable cette loi, que les Doukhobors en soient atteints, et l'article 40 touchant le renvoi du pays, parle aussi d'une façon spécifique d'une catégorie de personnes qui ne peuvent être renvoyées qu'au bout de cinq ans. Lorsque nous étudierons ces articles, je n'ai aucun doute, qu'avec l'aide du ministre de la Justice, nous pourrons trouver des termes plus propres à satisfaire les vues de l'honorable député de Lisgar et de l'honorable député de Dauphin, en même temps que les vues que semble entretenir la majorité des membres de cette Chambre. Toute la question pourra être discutée avec à propos lorsque nous arriverons à ces articles.

M. U. WILSON: Je me rappelle parfaitement les débats qui ont eu lieu dans cette Chambre en différentes occasions sur le compte des Doukhobors. J'ai toujours été opposé à ce que l'on donnât des privilèges spéciaux à aucune catégorie d'immigrants. Je me rappelle que lorsque les Mormons ont voulu s'établir dans le Canada, et qu'ils ont demandé au gouvernement de sir John A. Macdonald s'ils pouvaient apporter avec eux leurs pratiques particulières, par exemple en ce qui concerne la polygamie, sir John a répondu: Si vous voulez venir dans notre pays vous devez vous conformer à ses lois. Lorsque les Doukhobors vinrent dans notre pays ce fut en vertu de conventions spéciales faites par M. W. T. R. Preston, M. Sifton était alors ministre de l'Intérieur. Depuis quelque temps, le Gouvernement essayait à montrer de bons résultats au sujet de l'immigration et de faire venir dans ce pays un aussi grand nombre de personnes que possible. Je n'ai aucun doute que l'on a fait des offres spéciales aux Doukhobors, car lorsqu'ils ont eu une entrevue avec le ministre actuel de l'Intérieur, ils ont prétendu qu'ils avaient le droit, en vertu de l'entente intervenue entre eux et le Gouvernement, de vivre en communauté et de remplir de cette façon leurs obligations d'établissement. Ils étaient aussi exempts du service militaire. Je crois que l'on a fait erreur dans toutes ces choses. Outre cela, au lieu de donner aux agents d'immigration la commission ordinaire sur les immigrants, le Gouvernement paya cette somme directement aux Doukhobors qui reçurent à $5 par tête une somme s'élevant à plus de $36,000. Lorsqu'ils arrivèrent dans le pays on leur avança la somme de $20,000 pour les empêcher de mourir de faim. Le sous-ministre de l'Intérieur de cette époque déclara plusieurs fois devant le comité d'agriculture que nous avions d'amples garanties pour l'argent qui leur avait été prêté, parce que nous possédions une hypothèque sur leurs terres. Mais on découvrit plus tard qu'ils n'avaient pas de terres parce qu'il ne voulaient pas se conformer aux lois du pays. Mais il y avait des objections plus sérieuses que celles-là. Le chef de ces Doukhobors, qui vivait en Russie, leur écrivit que tout homme qui ne pouvait pas s'accorder avec sa femme, pouvait la répudier et en prendre une autre, mais qu'il devait bien se garder de la prendre en mariage, parce que s'il faisait cela, on le mettrait en prison. Nous n'avons pas besoin de gens de ce calibre dans le Canada. Nous voulons des citoyens qui obéissent à nos lois, ou nous n'en voulons pas du tout. J'insiste fortement pour que nous obligions tous ceux qui mettent le pied sur notre sol à se conformer aux lois.

M. EDWARDS: Les premiers Doukhobors qui sont venus sont-ils venus au pays après 1896?

M. U. WILSON: Oui. Lorsque M. Sifton était ministre de l'Intérieur, M. W. T. R. Preston, commissaire ou inspecteur de l'immigration à Londres.

L'hon. M. OLIVER: Pour répondre à la question de l'honorable député de Winnipeg (M. Haggart), je lui dirai que s'il lit l'article 38, paragraphe c, à la page 4, je crois, il trouvera que cet article nous permet de faire face au cas dont il parle.

M. HERRON: Les enfants et les descendants des Doukhobors sont-ils, en vertu de cette convention, exempts du service militaire? Cette exemption s'étend-elle d'une génération à l'autre?

L'hon. M. OLIVER: Oui. Ce n'est pas cependant en vertu d'une convention spéciale avec les Doukhobors.

C'est, si je ne me trompe pas, en vertu d'une loi du Canada disant que ceux dont la religion fait un cas de conscience du service militaire, ne sont pas obligés de faire ce service. Il n'y a pas d'exception spéciale pour les Doukhobors, mais vu qu'ils pouvaient invoquer ce privilège en vertu de cette loi, nous les avons laissés venir dans notre pays. Tout le monde sait que les quakers et que les mennonites, sont

exempts du service militaire en vertu de la loi générale du Canada.

M. W. H. SHARPE: Il y a un grand nombre de mennonites dans mon comté. ils sont au nombre d'environ mille votants. Nous ne pouvons adopter de législation spéciale aujourd'hui à l'égard de ceux qui sont entrés au pays dans le passé, mais nous pouvons prendre des précautions à l'égard de ceux qui viendront dans l'avenir. Je demanderai au ministre s'il n'y a pas dans ce bill une disposition—du moins je n'en vois pas—obligeant les immigrants futurs à prêter le serment d'allégeance et à prendre les armes pour la défense de notre pays. S'ils doivent profiter des avantages du Canada, pourquoi ne prendraient-ils pas leur part de responsabilité? Nous leur donnons toute la crème et nous gardons le fardeau sur nos épaules. Je ne crois pas que ce soit juste. Si ces immigrants viennent s'établir dans notre pays et jouir de ses bienfaits, ils devraient être prêts à le défendre en tout temps.

Aux époques de prospérité, ils en tirent avantage, tandis qu'en temps de guerre et de troubles ils se prélassent dans leurs fauteuils en disant: "Défendez votre pays". Cela me paraît injuste. S'ils prennent part à notre héritage, ils devraient nous aider à le défendre. Je prie le ministre de dire s'il se trouve quelque chose dans ce projet de loi qui règle cette situation. Je dirai maintenant un mot du traitement dont les immigrants sont l'objet à leur arrivée à Winnipeg. Dans cette ville nous avons un très beau dépôt d'immigrants, et dès qu'il arrive des étrangers, de quelque nationalité qu'ils soient, nos agents d'immigration se chargent d'eux et ont pour eux, je dirais, des égards comme pour des princes; mais qu'un Anglais, un Irlandais, un Ecossais ou un cultivateur canadien arrive à Winnipeg, on ne lui permet même pas de mettre le pied dans le dépôt des immigrants, et on lui dit de se tirer d'affaire comme il peut. Je n'approuve pas cette manière de faire. Il est de notre devoir de nous occuper tout d'abord des nôtres, et ensuite des étrangers. Il m'est parvenu beaucoup de plaintes à ce sujet dans l'Ouest du Canada.

L'hon. M. OLIVER: Je ne saurais parler avec précision quant à l'administration du dépôt des immigrants à Winnipeg. Il me fait plaisir d'apprendre que certains immigrants à leur arrivée sont l'objet de bons traitements, et je tiens compte d'autant à mes employés. Quant aux immigrants de la Grande-Bretagne et du Canada, ou, du moins, en ce qui regarde ces derniers, je suis porté à croire que fort peu d'entre eux se soucieraient d'utiliser le dépôt des immigrants à Winnipeg ou ailleurs.

M. W. H. SHARPE: Ils le font dans certains cas.

L'hon. M. OLIVER: Quant aux immigrants des îles Britanniques, j'ai visité certains dépôts du Nord-Ouest et partout j'y ai trouvé de ces immigrants; je suis porté à croire qu'ils sont en toute circonstance l'objet d'un traitement de faveur.

M. W. H. SHARPE: Pas à Winnipeg.

L'hon. M. OLIVER: Je le pense, en ce qui regarde Winipeg, et j'en suis sûr en ce qui regardre d'autres endroits. Quant à l'assermentation à laquelle l'honorable député trouve à redire, je dois dire que cela fait partie de la loi générale du Canada. Par le présent projet de loi, je ne songe pas à modifier une loi générale du pays. Ce n'est pas là une question qui se rattache à l'immigration; un changement ne pourrait être effectué à cet égard que par le moyen d'une modification de la loi générale, et l'honorable député fera bien de s'entendre là-dessus avec le ministre de la Justice de la compétence de qui cette question relève.

M. CAMPBELL: Le projet de loi n'est-il pas applicable à toutes les classes d'immigrants? Dans l'affirmative, il n'y aurait rien de plus simple que d'insérer une disposition dans le projet de loi interdisant à tout immigrant l'entrée du pays ou le privilège de la naturalisation s'il n'était disposé à prêter le serment d'allégeance, et en cas de besoin, servir sous les drapeaux comme nous tous.

L'hon. M. OLIVER: A cet égard, le paragraphe "c" de l'article 38 nous met amplement en mesure de résoudre cette difficulté, et toute autre de même nature. Mais, sous l'empire de nos lois, tous ceux qui jouissent de la qualité de citoyens du Canada ne sont pas tenus de combattre sous les drapeaux en temps de guerre, et tant qu'une telle mesure n'aura pas été édictée, je me demande s'il serait bien à propos d'insérer pareille disposition dans une loi d'immigration d'importance secondaire. Ne serait-ce pas s'exposer au reproche de prendre un moyen détourné d'imposer une ligne de conduite sur une question d'intérêt général et vital pour le pays tout entier.

M. BRADBURY: Cet article 38 me paraît conférer au Gouvernement tous les pouvoirs dont il est nécessaire qu'il dispose. A mon avis, l'immigrant qui demande une concession de terre devrait être appelé à prêter le serment d'allégeance, mais il serait inopportun d'imposer cette formalité à tout homme qui arrive au pays. On devrait laisser chacun libre à cet égard d'agir comme il l'entend. Aux Etats-Unis, ou n'importe où ailleurs, on vous permettra d'habiter le pays cinquante ans sans vous obliger de prêter le serment d'allégeance, si ce n'est de votre plein gré, et il serait opportun, à mon avis, d'insérer une telle disposition dans nos statuts.

M. BICKERDIKE: Je suis bien d'avis comme l'honorable député que tout concessionnaire de homestead au Canada devrait être appelé à prêter le serment d'allégeance; mais je n'irais pas jusqu'à obliger tout le monde à porter les armes pour la défense du pays. Ceux qui ne veulent pas se battre par scrupule de conscience ne devraient pas y être contraints. Le ministre ferait bien de se renseigner au sujet des plaintes relatives à la manière dont sont traités les immigrants de diverses provenances à Winnipeg. Il est une ou deux dispositions du bill que je tiens à discuter. Il me paraît excellent dans son ensemble, et je suis d'avis que l'inspection devrait être faite de l'autre côté de l'océan, et non pas de celui-ci.

M. URIAH WILSON: Pourquoi pas des deux côtés?

M. BICKERDIKE: Des deux côtés si c'est nécessaire. Si ces honorables députés de l'Ouest assistaient à ces scènes déchirantes dont nous sommes parfois témoins dans l'Est, alors que des familles se trouvent dispersées après leur débarquement, ils se rangeraient à notre avis.

Le paragraphe "j" de l'article 2 constitue peut-être un grief pour les bouviers. J'aimerais à insérer les mots suivants: "à l'exclusion des bouviers". Sous sa forme actuelle, il comprend les bouviers parmi les immigrants. La plupart de ces bouviers sont Canadiens, et ils ne devraient pas être visés par cet article.

Certains de nos amis ont demandé à faire ajouter le mot "intellectuellement" après le mot "autrement" de l'article 3.

Sous l'article 23, nous prétendons que les voyageurs, s'ils ne sont pas des Canadiens, sont privés du droit d'en appeler aux tribunaux tant que nos propres agents ne les ont pas fait passer. La décision du médecin ne devrait pas être finale. Cet article pourrait être amendé, surtout dans le cas de sujets britaniques appartenant à la race anglo-saxonne. Il est souverainement injuste d'exiger d'eux le droit de demander à quelque tribunal un bref d'habeas corpus. En Angleterre, ce droit est reconnu aux Canadiens. J'espère que le ministre trouvera moyen de faire faire cette inspection de l'autre côté. Cela fait pitié de voir ces familles que l'on sépare. Le plus jeune des enfants sera peut-être atteint de trachoma, et toute la famille est alors renvoyée dans son pays. Si cet examen avait lieu en Angleterre, ou de l'autre côté, on éviterait ces scènes pénibles dont nous sommes trop souvent les témoins dans l'Est.

L'hon. M. OLIVER: Mon honorable ami s'est fait le porte-parole des compagnies de navigation. La première fois que ce bill est venu devant la Chambre, les dispositions en ont été rendues publiques. Certaines compagnies de navigation nous ont alors priés de bien vouloir suivre leurs indications relativement à certains détails. J'aurai plus tard quelques modifications à proposer dans ce sens. Nous n'avons pas pu écouter tout ce qu'on nous disait et, parmi les choses qu'il nous a fallu mettre de côté, il y a celles que mon honorable ami vient de mentionner. J'admets qu'une inspection faite de l'autre côté présenterait de grands avantages; mais, pour le moment, la chose nous est impossible. Comme première difficulté à vaincre, le gouvernement canadien n'a pas juridiction hors des limites du pays, et nos inspecteurs n'auraient pas l'autorité voulue pour imposer la chose. Ils ne seraient pas en mesure de faire respecter les ordres du Gouvernement auquel ils sont comptables. A part cela, dans la grande majorité des cas, la famille qui se présente pour l'embarquement vient de quelque endroit fort éloigné du port où se trouve notre inspecteur. Si, par exemple, l'émigrant appartient à l'Europe septentrionale, à la Scandinavie peut-être, il lui faut d'abord traverser la mer du Nord pour arriver à un port anglais, franchir ensuite tout le pays anglais avant d'atteindre un port où nous avons un inspecteur sur l'Atlantique. Mais alors la famille serait déjà depuis longtemps séparée. Il ne lui est donc pas plus avantageux de subir l'examen dans un port anglais que dans un port canadien. Les compagnies de navigation y gagneraient assurément puisqu'elles n'auraient pas à transporter cette famille au Canada, pour l'en ramener ensuite; mais, quant à l'immigrant lui-même, il ne s'en trouverait pas mieux.

M. LANCASTER: Les Etats-Unis ont des agents à Montréal qui font l'examen des immigrants avant que ces derniers soient autorisés à paser aux Etats-Unis. Cela se fait-il en vertu d'arrangements spéciaux?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

M. LANCASTER: Pourquoi ne pas faire de pareils arrangements avec l'Angleterre?

L'hon. M. OLIVER: Cela ne serait d'aucun avantage pour l'émigrant.

M. U. WILSON: Est-ce que cela ne lui épargnerait pas la dépense de la traversée?

L'hon. M. OLIVER: En effet; mais l'inspection qui s'est faite à Montréal ou à Québec par les agents des Etats-Unis est bien différente de celle qui a lieu de l'autre côté de l'Atlantique. Les Etats-Unis ne font pas d'examen médical de l'autre côté de l'Atlantique. L'examen à Montréal ou à Québec a lieu en vertu d'un arrangement fait avec nos gens pour l'avantage des compagnies de navigation qui viennent dans nos ports, et pour que leurs affaires avec les Etats-Unis n'aient pas à souffrir de ce fait. Cet arrangement est le résultat d'une entente entre les agents des deux pays et a pour objet de faciliter la circulation des

vapeurs canadiens. Les intérêts du pays n'en souffrent aucunement. On aurait tort par conséquent de chercher à faire valoir la chose pour demander que pareil examen se fasse avant l'embarquement des émigrants de l'autre côté de l'Atlantique.

M. BRADBURY: Ne semble-t-il pas au ministre que, si le Gouvernement mettait à la charge des compagnies de navigation cet examen, et les y contraignait par une pénalité qu'elles auraient à payer en cas de contravention à nos règlements, cela pourrait avoir un effet très salutaire. Je crois qu'il existe aux Etats-Unis une loi de cette nature. Mon honorable ami de Jacques Cartier (M. Monk) en a fait mention aujourd'hui même.

L'hon. M. OLIVER: C'est là précisément notre politique. Les compagnies de navigation savent parfaitement qu'il sera fait un examen sévère de tous sujets qu'elles amènent dans nos ports et qu'elles auront à les rapatrier à leurs frais s'ils ne répondent pas à nos désirs. Cela doit suffire pour les engager à se montrer fort soigneuses, et je ne crois pas qu'il soit utile de leur imposer un supplément de peine. Au reste, cette pénalité pourra venir plus tard si nous nous apercevons que les compagnies ne sont pas suffisamment empêchées. Pour le moment, ce qui importe surtout, c'est une rigoureuse application de nos lois sur l'inspection des immigrants dans des ports canadiens.

La responsabilité retombe ainsi sur les compagnies de steamships et le résultat du système c'est que, depuis un an ou deux, ces compagnies ont fait preuve de beaucoup plus de vigilance.

M. BRADBURY: Si le chiffre de l'amende était assez élevé, ce serait une précieuse sauvegarde. Le seul fait d'obliger ces compagnies à rapatrier ces immigrants ne constitue pas une peine assez sévère. Il faudrait imposer une peine pécuniaire d'un chiffre élevé.

L'hon. M. OLIVER: La certitude de l'obligation où elles seront de rapatrier ces immigrants est pour ces compagnies un remède préventif plus puissant qu'une amende d'un chiffre élevé; car la compagnie réussirait peut-être à se soustraire à l'amende. Ce n'est pas la sévérité du châtiment, mais bien sa certitude qui constitue le meilleur remède préventif. Si mon honorable ami pouvait seulement entendre tout le tapage que fait une compagnie de steamships, chaque fois qu'elle est obligée de rapatrier un immigrant, il se convaincrait qu'elle est assez sévèrement punie.

M. URIAH WILSON: Le ministre voudrait-il bien nous expliquer le paragraphe 8 de l'article 33?

M. OLIVER.

M. GEORGE TAYLOR: Je suggérerais au ministre de consacrer douze ou quinze heures à l'étude de ce paragraphe, afin de bien s'en rendre maître pour nous l'expliquer. Voilà trente heures que nous siégeons ici sans interruption et je suis convenu avec le ministre des Finances que le comité lèverait sa séance et rendrait compte de ses travaux.

L'hon. M. OLIVER: J'ai à répondre au député de la division Saint-Laurent, de Montréal (M. Bickerdike) sur deux ou trois points qu'il a mentionnés.

M. CROSBY: J'ai quelques observations à formuler dans le même sens et le ministre pourra nous répondre à tous deux à la fois. J'ai été bien aise d'entendre le député de Saint-Laurent (M. Bickerdike) ramener sur le tapis la question du rapatriement des immigrants inadmissibles. Lorsqu'il arrive au Canada un immigrant inacceptable, la compagnie de steamships comprend qu'elle a l'obligation de le réexpédier dans sa patrie et elle met en œuvre toute son influence afin qu'on le garde au pays. Je sais qu'à Halifax les compagnies ont nommé un médecin, à titre de représentant et afin d'examiner les immigrants, de concert avec un médecin de l'Etat, et le médecin de la compagnie use de toute son influence en faveur de celle qui l'emploie. Naturellement, quand deux hommes de l'art se rencontrent et qu'il se produit une divergence d'opinion à l'égard d'un immigrant, il y a tout lieu de croire qu'ils donneront le bénéfice du doute à l'intérêt le plus puissant, et ce serait en faveur de l'admission de l'immigrant au pays, ce qui épargnerait à la compagnie les frais du rapatriement de cet immigrant. Par le passé, on a réexpédié dans leur patrie plus de sujets impropres au pays qu'on ne le fait aujourd'hui. Quand une grande compagnie, comme la compagnie Allan ou la compagnie du Pacifique amènent au pays un certain nombre de passagers et qu'ils se présentent devant le médecin pour subir l'examen médical, le médecin de l'Etat parcourt les groupes d'immigrants et en met un certain nombre de côté. Puis il fait une deuxième inspection et constate qu'il y en a quelques-uns qu'il peut autoriser à demeurer au pays.

Il leur fait subir une troisième inspection et examine quelques autres sujets, puis influencé par le docteur représentant la compagnie de steamships, il fait une quatrième inspection du groupe, afin d'en libérer un aussi grand nombre que possible. Je ne blâme nullement les fonctionnaires de l'Etat, car ils agissent consciencieusement et donnent toujours au nouveau venu le bénéfice du doute. J'ai prêté une oreille attentive aux observations du député de la division Saint-Laurent. A mon

avis, il conviendrait que cette inspection s'effectuât outre-mer, de sorte que les immigrants, à leur arrivée ici se sentent chez eux; puis nous pourrions ainsi les garder au pays et en prendre soin. Quand une famille arrive à Halifax et que deux ou trois des membres de cette famille ne passent pas avec succès l'examen et sont renvoyés dans leur patrie et que les autres se dirigent vers leur nouvelle patrie, pour s'y créer des foyers, on comprend tout ce qu'a de poignant et de triste cette séparation de la famille. Je souscris donc à l'appel fait par le député de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike).

M. GEORGE TAYLOR: Il est dix heures moins cinq. Le ministre de l'Intérieur lira dans le compte rendu des débats les observations du député d'Halifax (M. Crosby) et celles du député de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike) et il pourra leur répondre, la prochaine fois que le bill reviendra devant le comité.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

M. GEORGE TAYLOR: Quel sera l'objet de nos délibérations de demain?

L'hon. M. FIELDING: Nous poursuivrons l'étude du bill des subsides provisoires, puis le ministre de l'Intérieur reprendra la discussion de son projet de loi.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à dix heures et cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 16 mars 1910.

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

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 165) déposé par M. Carvell, tendant à faire droit à Elmore Walter Scott.

SANCTION ROYALE.

M. l'ORATEUR donne lecture d'un message de S. Exc. le Gouverneur général, ainsi conçu:

Ottawa, 16 mars 1910.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Honneur le juge Girouard, agissant en qualité de député de Son Excellence le Gouverneur général, se rendra à la salle des séances du Sénat demain après-midi, à trois heures et demie de l'après-midi, pour y sanctionner certains bills adoptés au cours de la présente session du Parlement par le Sénat et la Chambre des communes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. J. JONES.

INCIDENT CONCERNANT LA ST. LAWRENCE POWER TRANSMISSION COMPANY.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre une pétition modifiée de la St. Lawrence Power Company à Son Excellence le Gouverneur général en conseil, demandant l'autorisation d'exécuter dans la ville de Mille-Roches (Ont.), les travaux mentionnés dans ladite pétition. Ceci se rapporte au projet pour la production d'énergie aux rapides du Long-Sault.

Je dépose également une description des travaux que la St. Lawrence Power Company se propose de construire aux rapides du Long-Sault, sur le Saint-Laurent, près de la frontière; ce qui est la même entreprise. Je dépose aussi les plans modifiés de la compagnie; cinq plans concernant le projet original; des copies indiquant les contours le long de la rive nord du fleuve et plusieurs autres plans. Comme je me propose aussi, monsieur l'Orateur, de déposer une copie du rapport des ingénieurs, avec votre permission et celle de la Chambre, j'en ferai lecture, afin qu'il soit publié dans les "Débats" où tous les députés pourront en prendre connaissance:

Ottawa, 13 janvier 1910.

L'honorable Wm Pugsley,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa (Ont.).

Monsieur,—Nous avons l'honneur de faire rapport sur la requête modifiée de la St. Lawrence Power Co., à responsabilité limitée, à Son Excellence le Gouverneur général en conseil, demandant à être autorisée à construire certains barrages sur le fleuve Saint-Laurent, comme suit:

Le 15 décembre 1908, nous avons fait rapport sur les faits, tels que mentionnés dans la requête de la compagnie, à cette date. La proposition modifiée fait disparaître, en grande partie, les objections que nous avions au plan original.

L'intégrité du canal Cornwall se trouve préservée. On n'a pas soumis de plans détaillés indiquant le genre de barrage que l'on se propose de construire, ce qui, naturellement, devra être fait avant que la compagnie puisse être autorisée à mettre le projet àexécution.

Un calcul approximatif de la quantité d'énergie susceptible d'être développée à l'endroit des barrages projetés, est de 600,000 chevaux-vapeur. Le développement de cette énorme quantité d'énergie sera de la plus haute importance pour toute la région. L'expérience nous enseigne que dans le voisinage de ces grands développements d'énergie, il se fonde de grands établissements industriels et que des villes et des villages surgissent. Nous sommes convaincus que l'entreprise mérite d'être étudiée par le Gouvernement.

Les plans ont en vue la construction d'une écluse dans le chenal américain et les objections que nous avions à la première proposition sont tout aussi grandes, à l'égard de celle-ci, parce que le chenal actuel qui conduit

à l'écluse est tortueux, situé dans un courant très fort, et n'est pas, dans notre opinion, un chenal recommandable.

Nous sommes d'avis, cependant, qu'une écluse unique, d'environ 1,000 pieds de longueur entre les chardonnets, de 85 pieds de largeur, et 25 pieds de profondeur au seuillet du heurtoir, devrait être construite sur le côté canadien, de manière à doubler le canal de Cornwall.

Nous croyons que si cette écluse est construite sur des données satisfaisantes, elle fera disparaître, en grande partie, les légitimes objections que la compagnie de navigation Richelieu et Ontario peut avoir à ce que la descente des rapides du Long-Sault par ses navires soit gênée. Il sera aussi nécessaire de construire une glissoire pour le bois, ainsi que des piles et des estacades, pour la protection de l'industrie du bois et la libre navigation du fleuve, à cette fin.

L'emplacement et la position de la station de force motrice et du barrage sur le côté canadien devront être déterminés, quand les plans seront complétés dans tous leurs détails. Nous nous sommes assurés que les objections que nous avons soulevées, quant au danger que présentait un barrage de si grandes dimensions, sur un fleuve comme le Saint-Laurent, n'existent plus dans le plan modifié.

Il n'y a pas lieu de tenir compte de l'effet de la glace et du frasil, sur lequel nous avons fortement insisté dans notre premier rapport, vu que la compagnie est disposée à prendre les moyens d'empêcher la glace de prendre, en haut du barrage. Elle consent à fournir des bateaux brise-glace pour prévenir cette éventualité.

Les plans indiquent une faible proportion de développement du côté canadien et les conditions géographiques sont telles, qu'il sera quelque peu difficile d'augmenter le rendement de la station d'énergie sur le côté canadien, de manière à obtenir la moitié du rendement total qui devrait être réservée à la consommation au Canada. Cet obstacle peut être surmonté, cependant, si la compagnie s'engage à tenir en réserve, pour la consommation au Canada, la moitié de toute l'énergie développée dans le fleuve. Il n'y a aucun doute que s'il est donné suite au projet, et que si les plans d'exploitation sont soumis, il sera possible d'en arriver à un partage plus équitable des stations d'énergie.

Nous insistons de nouveau sur la nécessité d'une entente parfaite entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, quant à la surveillance et à l'approbation des plans, devis et chaque détail des travaux en question. L'exploitation subséquente, en tant que le niveau de l'eau dans le fleuve et la réglementation de l'écoulement y seront concernés, devrait être également sous la double juridiction d'un fonctionnaire de chaque gouvernement.

On nous a demandé quel effet la construction des barrages projetés pourrait avoir sur le niveau de l'eau dans le port de Montréal. Nous sommes d'accord à dire que cet effet sera nul.

Il doit être entendu que le présent rapport n'a rien à faire avec les emplacements choisis pour la construction des barrages, des stations de force motrice ou autres travaux relevant de l'entreprise. Toutes ces questions devront être réglées plus tard, si le projet général est approuvé par le Gouvernement.

Croyez-nous, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

(Signé) M. J. BUTLER,

Ingénieur en charge des chemins de fer et des canaux.

(Signé) EUGENE D. LAFLEUR,

Ingénieur en charge des travaux publics.

(Signé) WM P. ANDERSON,

Ingénieur en charge de la marine et des pêcheries.

Vu que ces plans étaient en la possession de M. Stewart, le secrétaire de la section canadienne de la commission des eaux internationales, je voudrais qu'il fût entendu qu'ils ne sont pas confiés à la garde de la Chambre, mais seront renvoyés au département après que les députés auront eu tout le temps nécessaire pour les étudier.

L'hon. M. EMMERSON: Je demanderai à l'honorable ministre de nous communiquer l'original du rapport des ingénieurs.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ferai les démarches nécessaires pour me le procurer. Je dois dire que la principale difficulté que j'ai éprouvée à obtenir les plans, ou plutôt le rapport, c'est que ces documents avaient été laissés entre les mains de M. Butler, l'ancien sous-ministre, qui a donné sa démission depuis. Comme le ministre des Chemins de fer et des Canaux était aussi absent, je n'ai pas pu me faire livrer les documents. Mais je n'ai aucun doute que je pourrai me procurer l'original du rapport.

M. GEORGE TAYLOR: Je croyais que tous ces documents étaient entre les mains de la commission des eaux internationales.

L'hon. M. PUGSLEY: Le dernier plan seulement. Je crois que l'original du rapport se trouve au département des Chemins de fer et des Canaux.

M. CAMPBELL: Je désirerais savoir du ministre des Travaux publics quelle est son opinion personnelle sur ce bill.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre des Travaux publics n'a pas d'opinion personnelle sur ce bill.

M. CAMPBELL: Je suis heureux d'apprendre cela parce que, s'il fallait en juger d'après ce que nous a dit, l'autre soir, l'honorable ministre, il avait préparé un plan qu'il ne voulait pas divulguer.

M. BRODER: Ces plans-là ont-ils été préparés par les ingénieurs du département ou par une personne étrangère à ce dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: C'étaient les plans soumis par la compagnie.

M. J. A. CURRIE: Je voudrais demander à l'honorable ministre si ce sont des copies de ces plans. Dans l'affirmative, je ne puis voir pourquoi le secrétaire de la commission des eaux limithropes ne pourrait pas se procurer d'autres copies pour la Chambre, ce qui permettrait à cette dernière de discuter la question. S'il s'agit d'originaux, nous pourrions en tirer des copies.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces plans resteront ici tout le temps que durera cette discussion, probablement jusqu'à la fin de la session. On ne peut s'opposer, je crois, à cela.

QUESTIONS.

INDEMNITE AUX VETERANS CANADIENS.

M. PAPINEAU demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une demande d'indemnité de la part des vétérans canadiens pour services rendus en 1866 et 1870?
2. Dans l'affirmative, le Gouvernement en est-il venu à une décision à ce sujet?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Nous avons reçu des demandes en ce sens, mais rien n'a encore été décidé à cet égard.

ALIENATION DE TERRES HOUILLERES ET A BOIS.

M. CAMPBELL demande:

1. Au cours de la période pendant laquelle l'honorable Clifford Sifton a été ministre de l'Intérieur, quel a été le nombre total d'acres de terres houillères aliénés par la couronne?
2. Quel a été le total d'acres de terres à bois pour lesquelles des permis de coupe de bois ont été accordés?
3. Quel a été le nombre total d'acres de terre vendus durant la période pendant laquelle l'honorable Frank Oliver a été ministre de l'Intérieur?
4. Quel a été le nombre total de terres houillères aliénés par la couronne?
5. Quel a été le nombre total d'acres de terres à bois pour lesquelles des permis de coupe ont été accordés?
6. Quel a été le nombre total d'acres de terres vendus non compris les préemptions?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

	Acres.	
1. Du 1er novembre 1896 au 5 avril 1905, droits de surface et d'exploitation de houille	21,264·30	
2. a) Du 17 novembre 1896 jusqu'au 27 février 1905	3,946,329·68	
b) Du 17 novembre 1896 au 31 mars 1905—terres réservées aux écoles	335,817·05	
	Acres aliénés.	
Terrains houillers et à minerais	71,351·61	
Dans les provinces de l'Ouest	2,791·33	
Au Yukon	2,919·99	
Total		76,362·93
Vente de terres à drainer		489,009·09
Vente de terres à cultiver		608,123·00
		1,509,317·07
3. Du 5 avril 1905, au 10 mars, 1910—droits ds surface et houillers		34,527·31
4. Du 5 avril au 11 mars 1910		1,299,750·40
	Acres	
5. Terrains réservés aux écoles	738,297	
Terrains houillers et à minerais	66,793	
Vente de terres à drainer	529,513	
Vente de terres à cultiver	305,722	
Homesteads acquis	285,440	
		1,925,815·00
Préemptions		4,541,327·00

INSPECTEURS DE LA QUARANTAINE A LA FRONTIERE.

M. W. H. SHARPE demande:

Y a-t-il eu un échange de correspondance lors de la nomination des inspecteurs de quarantaine suivants: Dr Bradford, Dr Carter. Dr Duncan, Dr Thornton, Dr Wallace, Dr May, Dr McKenty, Dr Little, Dr Henderson Dr Scott? Dans l'affirmative, combien de lettres ont été envoyées au département et combien ont été reçues par lui?

L'hon. SYDNEY A. FISHER (ministre de l'Agriculture): Oui. On a envoyé seize lettres et dix-sept télégrammes; nous avons reçu neuf lettres et dix-sept télégrammes. Ces derniers se rapportaient aux nominations en question et ne sont pas de la nature des documents qui sont ordinairement soumis à la Chambre.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. H. LENNOX (Simcoe-sud): Monsieur l'Orateur, je veux fournir une explication d'une nature personnelle. Vendredi dernier l'honorable représentant de Verchères (M. Geoffrion), le président du comité Lumsden, répondant à ce dont se plaignait mon honorable ami, le chef de l'opposition (M. R. L. Borden), relativement à l'omission de certains mots du second rapport du comité Lumsden, disait:

Ce rapport fut préparé par le secrétaire du comité; il fut ensuite soumis à ce dernier et personne ne trouva à y redire. J'ignore ce

que l'honorable député veut dire quand il avance que le président a omis en entier certains mots contenus dans ce rapport. J'ai soumis ce dernier tel que préparé par le secrétaire conformément à l'ordre de la Chambre, lequel veut que le comité fasse rapport à la Chambre de temps à autre.

Les minutes imprimées de ce comité font voir que le 22 février dernier, la résolution suivante fut adoptée:

M. Lennox proposa que le comité fît la recommandation qu'on imprimât et qu'on rapportât à la Chambre de jour en jour les procédures de ce comité et la preuve entendue par ce dernier, ce qui fut adopté.

Le comité siégea le jour suivant, c'est-à-dire le 23 février, et à cette réunion les minutes, y compris la résolution que je viens de lire, furent lues. Elles ont été dûment confirmées tel qu'il appert à la page 41 de la preuve imprimée, et elles furent certifiées par M. Walter Todd, le secrétaire du comité avec l'étiquette "approuvées" au-dessus de la signature de M. Geoffrion, le président, ainsi qu'on pourra le constater à la page 8 du rapport imprimé de ces procédures. J'appelle l'attention de la Chambre sur le fait qu'il n'y avait aucune raison de se méprendre en cette affaire. J'en agis ainsi parce qu'il est important de savoir comment s'est produite cette omission qui peut causer beaucoup d'embarras à certains membres de la députation. Lorsque j'ai soumis ce projet de résolution, j'appelai l'attention particulière du président. J'entends par cela, monsieur l'Orateur, qu'il ne s'agissait pas d'une de ces résolutions qu'on adopte hors de l'attention du président, puisque je lui avais demandé d'étudier ce projet de résolution lorsqu'on l'a débattu, et cela est prouvé par le président lui-même qui dit: "Je devrai être autorisé par la Chambre pour faire cela." En traitant ce qui se rapporte, en vérité, à la seconde lecture de mon projet de résolution, bien que je ne me serve pas des termes exacts que j'ai employés mais d'autres qui sont la substance de ces derniers, j'ai dit en réponse:

Je propose que la preuve soit imprimée et rapportée de jour en jour.

Non seulement l'attention du président avait été appelée spécialement sur la proposition faite, mais encore j'ai signalé cette dernière au secrétaire. Je dis cela, parce qu'alors que les membres du comité quittaient la salle, le secrétaire est venu me dire: "Entendez-vous réellement faire rapport de la preuve et la faire imprimer de jour en jour?" A quoi j'ai répondu: "J'entends que tous les mots de la preuve soient rapportés; j'y tiens grandement; voyez à ce qu'on agisse en ce sens-là". Je puis dire que j'en ai agi ainsi pour la raison que j'avais déjà un peu d'expérience des comités de ce genre, et que j'avais éprouvé surtout le résultat des difficultés auxquelles nous devons faire face au comité des comptes publics où, lorsque la décision ne semble pas juste à la minorité, celle-ci ne peut faire rapport à la Chambre des raisons qu'elle invoque, parce que la majorité ne veut consentir à rapporter ces dernières à la Chambre. Voilà pourquoi, sagement et opportunément, je crois, j'avais pris la précaution de préparer une résolution qui embrassait toute la preuve en demandant que les procédures fussent imprimées de jour en jour et rapportées à la Chambre de jour en jour également, de telle sorte que nous aurions eu l'occasion d'exercer, jusqu'à un certain point, la haute main sur les procédures du comité. Ainsi que je le fais observer à la Chambre, il était manifestement impossible au secrétaire d'oublier les mots importants: "rapportées à la Chambre", et il était également impossible d'être malhonnête vu que je le connais.

Nous sommes donc en présence d'une enquête importante, d'une enquête exceptionnelle, d'une enquête qui, je suis heureux de le dire, ne s'est pas imposée souvent à l'attention de la Chambre, et il s'agit de savoir comment cet oubli particulier, si l'on appelle cela un oubli, s'est produit, à l'ordre ou à la demande de qui a été prise cette disposition importante qui nous aurait permis de poursuivre nos procédures d'une façon plus satisfaisante, procédures qui avaient pour but de permettre à notre population de savoir exactement ce qui se passait et de connaître pourquoi on a enrayé ainsi, avec tant de hâte, nos procédures à l'heure qu'il est. Monsieur l'Orateur, le public est concerné dans ce débat. Il s'agit d'une question qui s'est présentée fréquemment à la Chambre depuis quelques années, je veux parler de cette procédure qui consiste à rendre publiques ces questions, afin que nos commettants sachent ce qui se passe ici. Cette question est importante pour le public; elle m'intéresse personnellement ainsi que les autres membres de la minorité du comité parce que, après ce qu'on a fait, nous ne pouvons plus procéder pour le moment, du moins, et que nous n'avons pu encore discuter certains incidents importants qui se sont produits au comité. Il y a des obstacles dans notre chemin, mais j'ai l'espoir qu'à force d'insister auprès du premier ministre, nous pourrons procéder sans encombre, et que la minorité aura l'occasion d'exposer certains faits à la Chambre et au public. Résumant tous ces incidents—et cela, conformément à la décision prise par le comité que rapport de ces procédures fût fait à la Chambre de jour en jour—ce rapport fut présenté par ce comité; il contenait les mots suivants:

Votre comité recommande que ses procédures et que toute la preuve entendue par lui soient imprimées de jour en jour pour l'usage

des membres du comité et que la règle 72 soit suspendue en ce sens.

On a fait deux changements importants dans ce rapport.

On omet tout d'abord de mentionner ce détail important qu'il doit, de jour à jour, être rendu compte des délibérations à la Chambre; puis on a inséré cette restriction que les impressions seront faites pour l'usage des membres du comité et non des membres de la Chambre. Se conformer au mode de procèdure suggéré eût donc été annuler l'effet de la résolution, puisque le comité était déjà autorisé à faire rapport à différents temps, selon qu'il jugerait à propos. Le rapport dit, naturellement que le compte rendu des délibérations et des témoignages sera imprimé chaque jour pour l'usage exclusif des membres du comité; mais cela importe assez peu, puisque nous avions déjà chaque matin, ce qui valait mieux, la copie dactylographiée du compte rendu des délibérations de la veille.

Monsieur l'Orateur, on s'alambique l'esprit à rechercher le comment et le pourquoi d'une telle manière de procéder. Je m'abstiendrai pour le moment de dire ce que j'en pense, parce que le président du comité ne manquera pas de donner des explications plus satisfaisantes, sans doute, que celles de l'autre jour. Je me crois tenu de commenter ces dernières. Le président disait l'autre jour:

> Le rapport fut soumis au comité et nul ne s'y opposa.

Certes, ce président expérimenté, celui qui avait déjà présidé les séances du comité chargé de s'enquérir des allégations Hodgins, cet homme que, soit dit sans offense, mais plutôt en manière de compliment, le Gouvernement a choisi entre tous ses partisans pour lui confier ces sortes de besognes; cet homme, dis-je, ne peut avoir perdu la tête, ne peut manquer de bonne foi au point de dire que tel soit le cas. Voici ce qui s'est passé: à une heure de l'après-midi, la résolution fut proposée et les membres du comité se dispersèrent ensuite; à trois heures, le rapport était présenté à la Chambre. Tout membre de la Chambre pouvait légitimement présumer, comme j'ai moi-même pensé, que le rapport devait, étant déposé, être conforme aux délibérations du comité; mais il n'en était rien. L'honorable député (M. Geoffrion) osera-t-il soutenir sérieusement devant la Chambre que ce rapport fut soumis aux membres du comité et que nul ne s'y opposa? Cette assertion, absolument inexacte, est dénuée de tout fondement. Jamais le rapport ne fut soumis aux membres du comité; il importe au plus haut point, naturellement, d'établir qu'il le fut, car cela aurait pour effet de nous empêcher, du moins dans une certaine mesure, de nous plaindre.

Le deuxième moyen de défense du président, c'est que le rapport fut rédigé par le secrétaire. Qu'entend-il par là? Naturellement, le rapport du comité est toujours rédigé par le secrétaire: mais l'honorable député entend-il par-là que c'est à ce fonctionnaire qu'il faut attribuer la dénaturation de ce rapport? J'affirme sans hésiter que je ne le crois pas. M. Todd, chacun le sait, est un fonctionnaire actif, soigneux et expérimenté; pouvait-il se tromper dans les circonstances? Voyons plutôt. Il est impossible de concevoir que le secrétaire ayant sous les yeux la résolution dont, une demi-heure auparavant, lecture avait été donnée par deux fois en sa présence à la séance du comité; que le secrétaire, dont un entretien subséquent avait encore rafraîchi la mémoire, ait pu se tromper: et il me paraît également inconcevable qu'il ait pu commettre une perfidie.

Si le président aime à donner quelque autre explication, je vais lui en fournir l'occasion. S'il considère que ce n'est pas sur lui que pèse toute la responsabilité de ce rapport inexact par lequel on a induit la Chambre en erreur, je le défie de déclarer de son siège qu'il n'a pas participé à la rédaction de ce rapport.

Le troisième moyen de défense du président consiste à dire—quelle niaiserie de la part d'un homme aussi peu habitué que lui à ces sortes de choses!—qu'il ne sait ce qu'on veut donner à entendre quand on lui reproche d'avoir passé un mot quelconque. Il ne sait ce que le chef de l'opposition a voulu dire. Il doit le savoir maintenant qu'il a eu le temps de réfléchir. S'il l'ignore encore, ce n'est pas faute de m'être efforcé de lui dévoiler ma pensée. Ce que je veux dire aujourd'hui, c'est que ce rapport accuse une omission sans précédent; si le président a fait cette omission par accident, il aurait dû s'apercevoir de son oubli dès le lendemain, alors que lecture fut donnée en sa présence du texte de ma résolution. Ce que je veux dire, c'est que le président aurait dû s'occuper de la chose dès qu'elle lui fut signalée, et j'entends qu'il s'en occupe sans plus tarder. J'affirme de la façon la plus énergique et en termes aussi modérés que possible que si l'affaire n'est pas réglée sur-le-champ, le Gouvernement en entendra parler encore, qu'elle fera l'objet de nouvelles discussions.

Autre point. J'admets que le président n'eut guère le temps de réfléchir. La plainte fut faite au moment où il ne s'y attendait pas, et il termina ses remarques en ces termes:

> J'ai soumis le rapport dressé par le secrétaire conformément à l'ordre de la Chambre, où il est prescrit que le comité doit faire rapport à la Chambre quand il y a lieu.

Encore le secrétaire! Je crois que nous avons assez complètement exonéré ce fonctionnaire de tout blâme. L'honorable député semble avoir posé la question de façon qu'il n'y ait pas d'échappatoire de ce côté-là. L'autre jour, le premier ministre disait qu'il pouvait y avoir quelque faute d'impression. M'étant reporté aux dossiers, j'ai constaté qu'il n'y avait pas de faute d'impression, de sorte qu'on ne peut plus prétexter cette défaite. Au dire du président, le rapport fut dressé par le secrétaire conformément à l'ordre de la Chambre. Vous a-t-il jamais été donné, monsieur l'Orateur, d'entendre une déclaration aussi étrange. Je pensais que le rapport devait être dressé conformément à la résolution que j'avais soumise et que le comité avait adoptée à l'unanimité.

L'honorable député veut-il donner à entendre qu'il pensait qu'il s'agissait en cette circonstance-là de venir demander à la Chambre la permission de faire une chose qu'elle avait déjà autorisée? C'est là, en effet, ce qu'il nous donnerait à penser s'il croyait avoir déposé un rapport dressé conformément à l'ordre de la Chambre. L'échappatoire n'est pas très heureuse. La seule alternative qui reste, c'est que le président, homme d'un talent remarquable, tout particulièrement rompu aux questions de ce genre, aurait complètement oublié en deux heures la résolution adoptée en sa présence, et qu'au moment de rédiger le rapport il aurait entièrement perdu de vue la portée réelle qu'il fallait y donner. Parlant de l'ordre de la Chambre, l'honorable député a dit:

...dressé par le secrétaire, conformément à l'ordre de la Chambre, où il est prescrit que le comité doit faire rapport à la Chambre quand il y a lieu.

L'ordre de la Chambre ne prescrit rien de tel. Ma résolution porte que le comité doit faire rapport de jour en jour, mais l'ordre de la Chambre prescrit "que le comité sera institué pour s'enquérir de cette affaire, autorisé à envoyer quérir personnes, papiers et documents, à interroger des témoins sous serment et à faire rapport quand il y aura lieu." Mais l'honorable député voulait nous faire croire, l'autre jour, qu'il n'était pas nécessaire de s'en tenir au texte même de ma résolution, vu que la Chambre nous avait déjà ordonné de faire rapport de temps en temps.

Si telle était la pensée de l'honorable député, pourquoi n'a-t-il pas rédigé son rapport conformément à cet ordre? Cette question est d'autant plus importante que le comité a été témoin d'un incident dont nos annales parlementaires ne fournissent pas d'exemple—je veux parler de certaine action qui a obligé trois membres du comité à ne plus prendre part à ses délibérations. Depuis ce jour-là, on n'a plus soufflé mot, bien que le comité se soit réuni

M. LENNOX.

chaque jour et, ainsi que j'ai lieu de le croire, ait examiné la question.

Oui, j'ai lieu de croire que l'on a consulté le premier ministre sur la question de savoir s'il fallait, oui ou non, déposer un rapport; que mon très honorable ami me dise que j'ai tort, si cela lui plaît. J'ai raison de croire que l'on a consulté le premier ministre pour savoir si les quatre membres restants du comité devaient continuer à délibérer dans l'ombre, pour ainsi dire... (Protestations.) Oui, si ce comité constitué contrairement à l'ordre de la Chambre devait continuer à délibérer dans l'ombre, pour ainsi dire, car ses délibérations ne sont pas du tout conformes à ce que prescrit l'ordre de la Chambre; et puisque le président pensait que cet ordre portait que nous devions faire rapport de jour en jour, pourquoi, je le lui demande, s'est-il contenté d'avoir une infinité d'entretiens avec le premier ministre au lieu de faire rapport à la Chambre?

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, mon honorable ami a prétexté un fait personnel pour soulever cette question; mais, à mon humble avis, il n'a pas prononcé un seul mot ayant trait à un fait personnel. L'honorable député se plaint de ce qu'on n'aurait pas fait rapport à la Chambre des délibérations complètes du comité; or, le 22 du mois dernier, M. Clarke, d'Essex, déposait au nom du président un rapport ainsi conçu:

M. Clarke (Essex), du comité spécial chargé de faire une enquête au sujet des accusations portées par Hugh D. Lumsden contre quelques-uns des ingénieurs du chemin de fer national transcontinental, présente le 2e rapport dudit comité, lequel est ainsi conçu:

Votre comité recommande que les procès-verbaux de ses séances ainsi que les témoignages qui y seront entendus soient imprimés de jour en jour pour l'usage du comité, et que la règle 72 soit suspendue à cet égard.

Puis:

Sur motion de M. Clarke (Essex), le 2e rapport du comité spécial chargé de faire une enquête au sujet des accusations portées par Hugh D. Lumsden, présenté ce jour, est adopté.

Je ne sais si mon honorable ami était présent ce jour-là et s'il a entendu la lecture de ce rapport. Je crois cependant qu'il se trouvait ici. S'il était à la Chambre, on ne lui a pas fait remarquer que le rapport ne contient pas, ainsi qu'il le prétend aujourd'hui, le compte rendu fidèle des délibérations du comité.

S'il en est ainsi, mon honorable ami a commis une erreur en négligeant de donner au rapport toute l'attention possible. Et s'il s'est trompé, d'autres ont pu se tromper aussi.

Mon honorable ami insinue que le président du comité est coupable d'avoir volontairement induit en erreur les membres du comité. Il n'a aucune excuse pour lancer cette insinuation. S'il ne s'est pas aperçu de l'erreur que contenait le rapport, d'après lui, lorsque ce rapport a été lu à la Chambre par deux fois vendredi dernier, il est fort possible que le président intérimaire, le représentant d'Essex (M. A. H. Clarke), qui a déposé ce rapport, ne s'en soit pas aperçu, lui non plus.

Il me suffira de faire appel à l'esprit de justice de la députation. Chacun sait que le secrétaire d'un comité prépare de jour en jour le procès-verbal des délibérations et l'apporte au président qui, règle générale, le signe sur la simple assurance que ce fonctionnaire lui donne quant à l'exactitude du rapport, sans plus l'examiner. S'il y a faute, plusieurs de nous sont coupables; je ne puis pas dire que je ne le suis pas moi-même, car j'ai été président d'un comité et c'est ce que j'ai fait. J'ai accepté la parole du secrétaire quant à l'exactitude du rapport et j'ai présenté celui-ci.

Mon honorable ami déclare que le rapport n'est pas un exposé fidèle des délibérations du comité. Cela est possible. Je ne le contredis pas. Puisque mon honorable ami l'affirme, je suppose qu'il en est ainsi; mais je dois lui dire que si le rapport du comité n'est pas un récit fidèle de ce qui s'est passé ce jour-là au comité, de quoi la Chambre est-elle actuellement saisie, sinon de ce rapport du comité? Nous devons supposer qu'il est exact. Il ne sert de rien à mon honorable ami de dire sur le parquet de la Chambre que le rapport est inexact, qu'il n'expose pas fidèlement les délibérations du comité ce jour-là. Comment pouvons-nous le modifier ou l'altérer, et s'il y a une erreur comment pouvons-nous la corriger?

Le recours qu'a mon honorable ami c'est de se présenter devant le comité, c'est là qu'il doit s'adresser et, s'il s'est glissé une erreur quelque part, comme je le crois, c'est là qu'elle peut être corrigée. Mais je demande à mon honorable ami et à tous les membres de la Chambre comment celle-ci peut-elle entreprendre de modifier le rapport qu'elle a reçu et adopté? Comment un député peut-il dire que le rapport n'est pas exact et que, par conséquent, il faut le corriger? Mon honorable ami n'a qu'une chose à faire, c'est de se présenter devant le comité et d'y faire corriger le rapport.

L'honorable député n'a pas confiance au comité, j'apprends qu'il s'en est retiré et qu'il déclare que le comité marche à tâtons, d'après les bruits qui courent, c'est que l'honorable député refuse de lui prêter le secours de ses lumières. Le comité verrait clair si mon honorable ami était présent, mais pour une raison inconnue, il a cru bon de s'en retirer, si mes renseignements sont exacts. Mais, bien qu'il ait jugé à propos de s'en retirer, je ne conçois pas pourquoi il refuserait d'y retourner. S'il ne peut y aller à titre de membre du comité, il peut le faire en sa qualité de membre de la Chambre, et il lui suffira d'éveiller l'attention du président ou des membres du comité et de démontrer l'inexactitude du rapport pour faire corriger celui-ci et obtenir satisfaction.

S'il est vrai qu'il a proposé une motion qui aurait dû être inscrite au procès-verbal et qui ne l'a pas été, je serai le premier à lui dire qu'il devrait affirmer ses droits devant la Chambre. Mais je fais appel à son sens de la justice et de l'équité et je suis sûr qu'il avouera qu'en ce moment la Chambre ne peut pas remédier au grief dont il se plaint. Comment pourrions-nous altérer le rapport du comité? En présence de quoi sommes-nous? Il admettra que la seule chose qu'il ait à faire c'est de se rendre devant le comité et je suis persuadé qu'il y obtiendra satisfaction. Je n'ai peut-être pas le droit et ne suis probablement pas excusable de lui donner des conseils, mais je dois dire que j'espère qu'il me tolérera.

J'ai une haute idée de son sentiment de l'honneur et de la justice, mais est-il le seul en cette enceinte qui ait une vraie notion de l'honneur et de la justice? Il y en a d'autres que lui et je crois que, lorsqu'il aura signalé au comité une chose aussi claire qu'il le dit, savoir qu'il a proposé une motion, que cette motion aurait dû être comprise dans le rapport et ne l'a pas été, il aura le droit de faire corriger l'erreur. En disant cela, je n'ai pas l'intention de blâmer qui que ce soit. L'honorable député est complètement inexcusable d'avoir fait, je ne dirai pas les assertions car il n'a rien affirmé, mais les insinuations qu'il a faites à l'adresse du président du comité. Il a dit que M. Todd, le secrétaire du comité, est un employé éprouvé et consciencieux de la Chambre. Personne ne nie que M. Todd soit un employé éprouvé et consciencieux. Mais en faisant cette déclaration, mon honorable ami a lancé une insinuation contre le président, et tout ce que je puis dire c'est que le président du comité est un membre éprouvé et consciencieux de la Chambre. L'honorable député peut compter sur son honneur pour obtenir justice pleine et entière.

M. BARKER: Monsieur l'Orateur. . .

M. l'ORATEUR: Je veux bien qu'on soulève une question sur un fait personnel et que l'autre partie donne des explications, mais je me demande où ce débat nous entraînera, vu qu'il n'y a aucune motion de soumise à la Chambre. Il n'est pas d'usage de discuter une question sur un fait personnel. La Chambre doit comprendre qu'il

est nécessaire qu'elle soit saisie d'une question quelconque.

M. BARKER: Monsieur l'Orateur. . .

M. E. M. MACDONALD: Vu ce qui s'est passé l'autre jour pendant la discussion de cette question, je voudrais savoir jusqu'à quel point on tolèrera ce débat. Je voudrais savoir si on permettra à l'honorable député de prendre la parole et si on refusera ensuite à un membre de ce côté-ci de la Chambre le même privilège.

M. l'ORATEUR: Je suis d'avis que le débat ne peut pas se poursuivre parce qu'il n'y a aucune question en discussion.

M. J. D. REID: Le Gouvernement prétend-il qu'il ne nous permettra pas. . .

M. l'ORATEUR: Je ne prends pas l'avis du Gouvernement, je me guide sur l'usage qui veut qu'il y ait une question en discussion.

M. J. D. REID: Monsieur l'Orateur. . .

Quelques VOIX: A l'ordre!

INTERPELLATION SUR L'ATTITUDE DU COMITE RELATIF A L'AFFAIRE LUMSDEN.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose à la Chambre de siéger en comité des subsides.

M. S. BARKER (Hamilton-est): Mon intention est de ne dire que quelques mots sur le sujet qui occupait tantôt l'attention de la Chambre. J'attends, et j'espère avoir sous peu l'occasion de commenter tous les actes du comité accomplis du temps que j'en faisais partie.

Le premier ministre soutient ici deux thèses. D'après l'une, il est du devoir du représentant de Simcoe-sud (M. Lennox) de se présenter devant le comité et de faire corriger ce rapport; d'après l'autre, il n'y a pas de question de nature personnelle. J'ai beaucoup de respect pour son opinion en une pareille matière, mais étant disposé à discuter la question de nature personnelle, je suis certainement d'avis que le représentant de Simcoe pouvait à bon droit mettre ce sujet sur le tapis comme il l'a fait, et voici pourquoi. L'honorable premier ministre dit d'abord que l'honorable député était tenu de faire rectifier le rapport. Qu'a-t-il fait? Il est venu devant la Chambre à laquelle le rapport a été présenté et il s'est plaint. Qu'en est-il résulté. Au lieu de prêter attention à cette plainte régulièrement formulée dans cette enceinte, le comité a poursuivi son enquête pendant une douzaine de jours environ sans présenter un seul rapport. Pourquoi cela? Les faits ne sont pas discutés. La motion proposée au comité ne l'a pas été de vive voix et elle est imprimée dans le procès-verbal des délibérations du comité dans les termes mêmes dont le représentant de Simcoe s'est servi.

M. LENNOX: Et il en a été fait rapport.

M. BARKER: Et il en a été fait rapport. Tous les membres de la Chambre l'ont. On ne discute pas ce qu'était cette motion. Mais le président du comité, au lieu de faire rapport conformément à la motion qu'il avait à la main et à la preuve faite devant le comité, a fait rapport autrement. Il me semble que c'est devant la Chambre qu'il convient de soulever cette question et que le premier ministre, lorsqu'elle lui a été signalée, était tenu de dire au président de ce comité de présenter un rapport régulier. Qu'a-t-il fait? Au lieu d'ordonner au président de présenter un rapport régulier, il semble avoir eu avec lui des entretiens à la suite desquels aucun rapport n'a été déposé. Voilà ma réponse à l'honorable premier ministre.

Il ne nie pas ce qu'a dit le député de Simcoe; il ne nie pas qu'il se soit consulté avec le président qui a fait ce rapport erroné, et loin de dire au président de corriger ce rapport et d'en présenter un à la Chambre qui fût conforme à la preuve, il lui a apparemment conseillé de n'en pas présenter.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas vu le président avant-hier soir et la conclusion de mon entretien avec lui a été que c'était au comité, et non à la Chambre, de s'occuper de cette question.

M. BARKER: Qu'il y ait eu conférence ou consultation. . .

Sir WILFRID LAURIER: J'ai dit que je n'ai pas eu de conférence avec le président du comité.

M. BARKER: C'est probablement avec une autre personne et cela ne m'importe guère.

L'autre point est que ceci n'est pas une question de nature personnelle. Pourtant, le représentant de Simcoe et moi, nous nous sommes retirés du comité parce que nous étions d'avis que la conduite de la majorité des membres de ce comité rendait notre présence inutile, et les autres membres du comité nous ont dit dans cette circonstance que nous n'avions pas légalement le droit de nous retirer. Et nous avons attendu douze jours le dépôt d'un rapport en bonne forme, afin de pouvoir exposer à la Chambre notre position véritable et de nous faire dispenser de l'accomplissement de nos devoirs de membres de ce comité. Voilà, il me semble, une question de nature personnelle. Elle m'intéresse et intéresse le député de Simcoe. Nous considérons que nous avions pleinement raison de nous retirer de ce comité, mais nous n'avons pas pu nous faire dégager formellement et légalement de nos obligations parce qu'on est apparemment résolu à ne pas présenter de rapport

et à nous empêcher par là de mettre cette question sur le tapis.

Si ce n'est pas une question de nature personnelle je ne sais pas ce que c'est. Le comité est devenu subitement très lent à faire ses rapports. Avant notre retraite nous avions des rapports de ce comité; nous en avons eu deux ou trois, mais depuis que nous nous sommes retirés, nous n'avons pas un mot du comité. On me dit que le comité a retenu les services d'un autre avocat. Après notre retraite, il a voulu nommer un certain avocat pour conduire l'enquête contre le Gouvernement. Les quatre amis du Gouvernement qui sont restés dans ce comité, ont voté une résolution pour nommer un avocat qui conduira la poursuite contre leurs propres amis. Cet avocat a refusé et on me dit que le comité en a nommé un autre, et tout cela a été fait sans que la Chambre en connût un seul mot. J'en appelle, monsieur l'Orateur, à votre sens de justice, et je vous demande si c'est là traiter la Chambre comme elle mérite de l'être. L'honorable premier ministre croit-il qu'il soit juste et raisonnable que ces quatre membres du comité, une partie seulement du comité, nomment un avocat, après que le premier qu'ils avaient choisi eût refusé d'accepter, et sans que cette Chambre en ait connu quelque chose, douze jours après seulement.

M. E. M. MACDONALD: Mes deux honorables amis de l'opposition savent parfaitement qu'il est entièrement contre les règles de la Chambre de discuter les actes d'un comité avant que ce comité ait fait un rapport. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire, pour les fins de cette discussion, d'examiner les actes de ce comité. Mes deux honorables amis se sont efforcés, depuis que cette question est discutée cette année, ils prennent là une attitude malheureuse, de chercher un grief, et n'en pouvant pas trouver ils en inventent un. Ils se plaignent aujourd'hui parce que le comité siège tous les jours et qu'ils n'assistent pas aux séances. Il est malheureux que le comité soit privé de l'aide de ces honorables membres pour conduire ses travaux, mais ce n'est pas notre faute. Le comité est obligé d'obéir aux ordres de cette Chambre. La Chambre lui a dit de faire une enquête dans cette affaire et le comité s'efforce d'exécuter ces ordres—c'est-à-dire les membres du comité qui veulent faire leur devoir. Mais ces honorables membres de la gauche ont refusé d'obeir aux ordres de la Chambre. S'ils ne veulent pas y obéir, ils devraient demander à la Chambre, par votre entremise, monsieur l'Orateur, d'être relevés de la tâche qui leur a été assignée. Mes honorables amis cherchent une occasion de soulever un débat devant cette Chambre, mais ils n'ont pas pris le bon moyen. Ils savent qu'en refusant d'assister aux séances du comité, ils méprisent les ordres de la Chambre.

Ils savent qu'ils auraient dû demander par voie de résolution la permission à la Chambre de se retirer du comité, et d'être relevés de leurs fonctions. L'honorable député de Simcoe (M. Lennox) sait que la motion dont il parle n'était qu'un attrape-nigaud. Malheureusement pour lui il ne l'a pas relue. Les délibérations du comité qu'il a en sa possession, montrent qu'il a donné trois différentes versions de ce qu'il voulait que le comité fît. Premièrement il a proposé que les délibérations du comité et les dépositions fussent imprimées et mises devant la Chambre de jour en jour. Comme on le lui a fait remarquer, la chose n'était pas possible. Il savait très bien, lorsqu'il a fait cette proposition qu'elle ne pouvait pas être exécutée. Le président a répondu qu'il fallait pour cela l'autorisation de la Chambre, et l'honorable député a changé alors sa proposition. Il a dit que sa motion ne demandait pas que les délibérations fussent soumises à la Chambre, mais que les dépositions fussent imprimées et rapportées à la Chambre de jour en jour. C'est la seconde version de ses intentions, et plus tard, il en donna une troisième. Le secrétaire du comité prépara le rapport à la Chambre, de sorte que nous avons quatre versions de ce que l'honorable député désirait que le comité fît. Apparemment mon honorable ami ne savait pas ce qu'il voulait.

M. STAPLES: Est-ce que la motion n'a pas été faite par écrit?

M. MACDONALD: Il a eu bien soin de ne pas donner lecture de sa motion s'il l'avait écrite.

M. LENNOX: Je l'ai lue.

M. MACDONALD: Je me guide d'après les notes sténographiques des délibérations, notes que l'honorable député a lui-même dans les mains. D'après ce rapport l'honorable député a donné deux versions différentes de sa motion, et lorsqu'on l'interrogea pour la deuxième fois, il répondit qu'il voulait simplement que les dépositions fussent mises devant la Chambre de jour en jour, ce qui se fait toujours dès qu'elles sont imprimées. Mon honorable ami sait que jusqu'à présent le comité n'a pas pu obtenir de l'imprimeur une seule page des dépositions.

M. LENNOX: Il y en a déjà cinq fascicules imprimés, et je les ai en ma possession.

M. MACDONALD: Si mon honorable ami les a, moi je ne les ai pas encore reçus comme membre du comité.

Voici que ces honorables membres se plaignent de ne pas avoir pu faire ce qu'ils voulaient et ils ont en leur possession des

documents que je n'ai pas moi-même comme membre du comité. Ils ont refusé d'assister aux séances, et les voilà qui nous donnent différentes versions des délibérations. Ils ne veulent pas remplir leurs fonctions et ils viennent faire des plaintes de ce genre. Mon honorable confrère s'est conduit comme un enfant du commencement à la fin de cette affaire; les rapports dont il parle, le prouvent. Mon honorable ami n'a pas posé carrément la motion pour laquelle il fallait l'autorisation par la Chambre. Mais personne ne s'opposait à la motion qu'il a faite et qui a été rapportée à la Chambre demandant que les dépositions fussent imprimées et soumises à la Chambre de jour en jour.

Mon honorable ami de Hamilton prétend que l'on a violé un très grand principe et conséquemment que sa conscience ne lui permettait pas d'assister plus longtemps aux séances du comité, et prendre part à ses délibérations. Je puis dire à l'honorable député de Hamilton qu'il cherchera en vain dans l'histoire de ce Parlement, ou aucune législature coloniale et même du parlement anglais aucun précédent montrant que la minorité d'un comité a jamais eu le droit de faire le choix de l'avocat qui devait conduire l'enquête. Mes honorables amis n'émettent ce principe pour la première fois dans l'histoire de ce pays que pour trouver une faute qui n'existe pas, et leur donner l'occasion de sortir du comité en donnant d'autres raisons que la raison réelle.

M. T. W. CROTHERS (Elgin-ouest): Je ne crois pas qu'il soit conforme aux règles de cette Chambre de discuter présentement les raisons qui nous ont portés à nous retirer du comité, ainsi que vient de commencer à le faire l'honorable député de Pictou (M. Macdonald). Le temps régulier pour cette discussion viendra plus tard, et nous serons en état alors de répondre à l'honorable député ou à tout autre membre du comité. Au commencement de la semaine dernière, on a appelé l'attention de la Chambre sur le fait que le rapport qui a été présenté le 22 février n'était pas un rapport fidèle, et toutes les parties intéressées ont admis qu'il ne l'était pas. L'honorable député de Pictou, qui fait partie de ce comité sait parfaitement que la motion qui a été présentée par mon honorable ami de Simcoe était écrite.

M. LENNOX: Oui, elle était écrite.

M. MACDONALD: Elle peut avoir été supprimée, je ne l'ai jamais vue.

M. CROTHERS: L'honorable député de Pictou était assis près de la table, la motion était écrite, elle a été lue par le président du comité, et adoptée en présence du député de Pictou.

M. E. M. MACDONALD.

M. MACDONALD: Le rapport ne le montre pas.

M. CROTHERS: J'ai ici le rapport et je trouve à la page 8 la preuve de ce que je dis. Je puis dire en passant qu'une copie de ce rapport qui est imprimé tous les jours, est adressée par la poste à chaque membre du comité; et il est étonnant que mon honorable ami de Pictou, n'ait pas, comme les membres de cette Chambre reçu cette copie. A la page 8 de ce rapport je trouve la motion suivante de l'honorable député de Simcoe:

M. Lennox propose que le comité fasse imprimer le compte rendu de ces délibérations et des dépositions et en fasse rapport tous les jours à la Chambre.

Cette motion a été approuvée. Je répète qu'elle était écrite, qu'elle a été lue par le président du comité qui l'a déclarée adoptée à l'unanimité.

M. GEOFFRION: Mon honorable ami me permettra de l'interrompre. Il ne se rappelle pas probablement que la motion n'a pas été lue par le président. Le président a lu une motion mais je ne puis me rappeler si elle était écrite ou non. Je sais qu'une motion a été faite et le président a dit simplement: "Vous avez entendu la motion; l'approuvez-vous?"

M. CROTHERS: Il ne me conviendrait pas de contredire l'assertion de mon honorable ami le président du comité, les règles de la Chambre m'obligent à l'accepter, mais j'ai rapporté exactement ce qui s'est passé. La Chambre a entendu la version de mon honorable ami et elle a entendu la mienne; je lui laisse le soin de décider entre nous. Cependant cette question est venue devant la Chambre au commencement de la semaine dernière, mon honorable ami qui était président du comité et l'honorable député de Pictou, qui en est membre, ont pu s'assurer depuis si la motion a été faite par écrit ou non, et ils peuvent l'examiner si elle a été faite par écrit. Je n'ai aucun doute que l'une ou l'autre des deux choses suivantes a eu lieu: s'ils ont oublié le contenu de la motion, je n'ai aucun doute qu'ils l'ont depuis examinée entre les mains du secrétaire, et ils doivent savoir ce qu'elle contient; ou bien ils n'ont pas jugé nécessaire de l'examiner parce qu'ils savent sans cela ce qu'elle contient. Mais la question de savoir si le rapport fait par le président de ce comité est un rapport exact est une question très sérieuse.

On reconnaît maintenant qu'il était inexact. Le premier ministre déclare que ce rapport ayant passé par les formalités ordinaires,—mais, comme il arrive pour le plus grand nombre de ces rapports, sans que la Chambre fût à même d'en prendre

communication, sans même qu'un député sur deux en entendît la lecture,—il nous lie à tout jamais. Mes honorables amis, y compris le premier ministre, savaient, dès les premiers jours de la semaine dernière, que le rapport présenté à la Chambre le 22 février était inexact. On leur fit observer qu'aux termes de la motion du comité, non seulement le compte rendu des délibérations devait être imprimé, mais qu'il devait en être fait rapport à la Chambre de jour en jour. Ils s'en sont rendu compte de bonne heure la semaine dernière. Une question se pose ici tout naturellement: puisque leur attention y a été attirée, puisqu'ils reconnaissent l'inexactitude du rapport, puisqu'ils reconnaissent que la motion adoptée par le comité exigeait qu'ils fissent rapport de jour en jour, pourquoi ne l'ont-ils pas fait? Nous avons été témoins cet après-midi du défi lancé par l'honorable député de Simcoe au président de ce comité, le sommant de dire si, oui ou non, il avait été complice de la mutilation de ce rapport, et le président du comité est resté coi. Bien plus, monsieur l'Orateur, le premier ministre, accusé cet après-midi de s'être consulté avec le président de ce comité, a répondu qu'il n'avait rencontré ce dernier qu'hier soir, mais il n'a pas nié avoir rencontré d'autres membres de ce comité. Le premier ministre savait, dès le commencement de la semaine dernière, que le rapport soumis à la Chambre le 22 février était inexact, car l'accusation a été portée ici même, en sa présence, et généralement reconnue bien fondée. Ainsi le premier ministre sait depuis la semaine dernière que ce comité était tenu de faire rapport à la Chambre de jour en jour. Et nous savons, d'autre part, que la chose n'a pas été faite. L'honorable ministre des Finances nous a déclaré hier que la Chambre n'est sous la coupe de personne.

L'hon. M. FIELDING: Très bien!

M. CROTHERS: Que nous sommes un Parlement libre. Eh bien, monsieur l'Orateur, voilà assez longtemps que j'occupe un siège en cette Chambre pour savoir le contraire. A mainte et mainte reprise, j'ai vu le premier ministre lever le doigt, et aussitôt les membres de son parti d'obéir. Comme chacun le sait fort bien ici, tout ce que le premier ministre avait à faire quand il s'est rendu compte de l'inexactitude du rapport présenté à la Chambre, et cela de l'aveu des intéressés, c'était de dire au président de ce comité: Le fait vous ayant été signalé, et les instructions du comité étant, en conformité du texte de la résolution de l'honorable député de Simcoe, de faire rapport de jour en jour, il est de votre devoir, même si vous n'en aviez pas compris le sens, même si vous vous êtes trompé, même si vous ne vous êtes pas rendu compte dans le temps que la motion avait été adoptée, et qu'elle vous obligeait non seulement à imprimer le compte rendu des délibérations, mais à faire rapport de ces délibérations de jour en jour, il est de votre devoir, dis-je, d'en faire rapport à la Chambre de jour en jour, suivant les termes de la résolution; c'est clairement votre devoir, non seulement envers les membres du comité, mais envers le Parlement. Mais, quoi qu'en dise l'honorable ministre des Finances, il est évident que le premier ministre a la haute main sur la Chambre des communes et ses comités, quand il lui plaît. Il a été consulté par des membres du comité. Comment se fait-il qu'il n'ait pas été présenté de rapport, ce qui aurait fourni aux trois membres abstentionnistes l'occasion d'expliquer leur conduite? Je prie le premier ministre de dire quand, grâce au dépôt du rapport de ce comité, ces trois députés seront mis à même de justifier leur abstention; et je vais reprendre mon siège pour que le très honorable premier ministre ait le loisir d'y répondre. En dépit de tout cela, et lorsque je le mets en demeure de déclarer si la Chambre va donner suite à la motion proposée par l'honorable député de Simcoe-sud, il ne fait aucun mouvement. Il sait que cela nous permettrait de transmettre le rapport à la Chambre dès demain, et qu'une fois le rapport transmis et déposé sur le bureau de la Chambre, ces trois membres abstentionnistes seraient à même de faire connaître à la Chambre et au pays les motifs de leur abstention. Je prie l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) de dire quand l'occasion leur sera offerte.

M. MACDONALD: Pourquoi ne l'avez-vous pas prise plus tôt?

M. CROTHERS: Nous aurions pu inscrire une motion au feuilleton, mais son tour ne serait pas venu avant la fin de la session, et l'honorable député le sait fort bien. Peut-il fournir quelque raison du retard apporté au dépôt de ce rapport, si ce n'est dans le but de nous empêcher de faire connaître au public les motifs de l'abstention de ces trois membres du comité? Je le répète, ce jour viendra; nous allons voir à ce que tous les membres de la députation, à ce que le peuple sachent exactement pourquoi nous nous sommes retirés, et je suis persuadé qu'une fois ces raisons connues nous aurons l'approbation de tous les membres intelligents de la députation et de bons citoyens de notre pays.

M. GEOFFRION: L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) a cité il y a quelques instants une déclaration de ma part, aux termes de laquelle ce serait le secrétaire qui aurait préparé le rapport. Qu'il soit bien compris que je ne cherche à m'abriter derrière personne. Je me reconnais responsable de mes actions en qualité de président du comité, et je sais que si le secrétaire a commis une erreur, j'en dois porter la responsabilité. C'est

un employé intelligent et compétent, mais il m'appartenait de corriger toute erreur qui pourrait se glisser dans le rapport. On a fait certaines insinuations sur mon compte, mais s'il est quelqu'un dans cette enceinte qui se rend compte de l'injustice de ces insinuations, c'est bien le représentant de Simcoe-sud. Il n'a pas oublié, et il ne niera pas que lorsqu'il a lui-même présenté cette motion,—d'autres membres du comité ont pu l'oublier,—le comité était sur le point de lever sa séance et chacun se préparait à partir. Puis, le député de Simcoe-sud présenta sa motion. Je ne me souviens plus si elle était couchée par écrit, mais il en a donné lecture, ou l'a énoncé oralement. Personne n'y a prêté attention, mais le dialogue suivant eut lieu entre le président et le député de Simcoe-sud:

M. LENNOX: Je propose que le compte rendu de nos délibérations et des témoignages soit imprimé et qu'il en soit fait rapport à la Chambre de jour en jour.

Le PRESIDENT: Qu'il en soit fait rapport à la Chambre de jour en jour cela veut dire en divers temps.

Ce n'était peut-être pas dit dans un anglais très intelligible ou élégant; mais chacun se rend compte que par ces paroles le président voulait dire qu'il était à peu près impossible de faire rapport de jour en jour, et que ce rapport devrait être fait de temps à autre.

M. LENNOX: En effet, il n'est pas possible de le faire, mais la motion est rédigée de cette manière.

Qu'est-ce à dire? Le député de Simcoe-sud entendait évidemment qu'il serait impossible pour le comité de faire exécuter ce travail, vu que la tâche serait par trop lourde pour les sténographes. Nous ne pouvions obtenir un rapport quotidien, et à ce propos il déclare: La motion est ainsi faite mais nous n'insisterons pas pour qu'on s'y conforme. Tel doit être le sens de ces paroles.

Le PRESIDENT: Il sera nécessaire que la Chambre m'autorise à le faire faire.

M. LENNOX: Ma motion demande que le compte rendu des témoignages soit imprimé et transmis à la Chambre de jour en jour.

M. MACDONALD: Il est question ici des témoignages seulement?

M. GEOFFRION: Des témoignages seulement. Evidemment, le député de Simcoe-sud se rendait compte que ce serait impossible. On insinue que je me suis rendu coupable de la présentation d'un faux rapport. La fausseté n'est pas dans mes habitudes, et je suis prêt à porter la responsabilité de mes actions. De fait, ce n'est pas moi qui ai présenté le rapport. Je regrette de le dire, je dus m'absenter de la ville; je n'étais pas ici lors de la présentation du rapport dont se chargea le représentant d'Essex-sud (M. Clarke). Evidemment, il ne l'avait pas lu; il le présenta dans les termes dans lesquels on le lui avait remis, et il n'était pas plus au courant à cet égard que le représentant de Simcoe-sud ou celui d'Hamilton.

Mais en fin de compte où est le grand mal? Je sais que la Chambre est jalouse de ses privilèges; elle tient à ce que tous se conforment à ses décisions au sujet d'une motion quelconque. Mais dans le cas actuel où est le mal? Ces honorables députés ont eu le rapport avant que nous l'ayons eu nous-mêmes; ils ont eu le texte imprimé du rapport avant nous, et le comité est accessible à tous. Quel intérêt aurais-je eu de faire un faux rapport ou d'ordonner au secrétaire—ce qu'il aurait refusé de faire du reste—de changer la rédaction du rapport? Il est enfantin d'insinuer que nous avions intérêt à différer la production des témoignages. Le rapport final va être fait, il comprendra les témoignages, et d'autres rapports seront faits d'ici là. Mais en supposant même qu'il en serait autrement, quand le rapport final sera déposé, le compte rendu des témoignages sera déposé sur le bureau de la Chambre et tout membre de la députation sera à même d'en prendre connaissance. Par exemple, le rapport dans l'affaire Hodgins a été déposé sur le bureau afin de mettre la députation à même d'en prendre connaissance, et ce n'est que deux semaines plus tard que l'adoption en a été proposée. Je sais bien que si la motion était faite dans les règles, et s'il était entendu qu'on devait y donner suite, alors il était du devoir du président d'agir en conséquence. Je le reconnais. Mais je ne pensais pas dans le temps—et c'était aussi l'avis de l'honorable député de Simcoe—je ne pensais pas que la chose pût se faire, comme il l'admettait lui-même, et probablement le secrétaire, après avoir entendu cette conversation, a préparé le rapport, lequel a été présenté à la Chambre sans que je l'eusse examiné, et qui a été agréé par elle. Bien entendu, nous ne saurions rien y faire tant qu'un autre rapport n'aura pas été fait.

M. R. L. BORDEN: L'honorable député voudra-t-il dire en quoi consiste la difficulté de se conformer à de telles instructions? Est-ce dans l'impression des témoignages?

M. GEOFFRION: Avant la confection du rapport, j'en ai conféré avec les sténographes, et ils m'ont dit qu'il serait très difficile, même avec deux séances seulement par jour, et à plus forte raison si la Chambre pressée d'en finir décidait d'avoir trois séances dans les vingt-quatre heures de préparer le rapport de jour en jour.

M. R. L. BORDEN: Etait-ce après l'adoption de la motion?

M. GEOFFRION: C'était avant cela, quand j'ai eu une conversation avec les sténographes.

M. R. L. BORDEN: Comment cela est-il arrivé, si la motion n'avait pas encore été présentée?

M. GEOFFRION: La chose s'est faite dans le cours général des délibérations du comité. Au moment où il était question d'avoir une autre séance dans l'après-midi les sténographes ont dit qu'ils pourraient difficilement s'arranger pour rapporter toute l'affaire.

M. R. L. BORDEN: Imprimer.

Sir WILFRID LAURIER: Préparer.

M. R. L. BORDEN: Je demanderai à mon honorable ami (M. Geoffrion) s'il nie y avoir eu un changement dans la recommandation. J'ai cru comprendre que mon honorable ami ne niait pas la chose, non plus que le premier ministre, puisque nous avons ici des pièces indiquant ce qui s'est passé. La recommandation du comité était dans ces termes:

M. Lennox propose: Que le comité recommande que ses délibérations et les témoignages entendus soient imprimés et rapportés chaque jour à la Chambre.

Cette motion a été adoptée, et le rapport fait à la Chambre a omis cette importante mention:

" et rapportés chaque jour à la Chambre ".

Il y a évidemment altération. Mon honorable ami (M. Geoffrion) ne le nie pas. Cette altération est-elle le résultat d'une méprise, ou a-t-elle été faite volontairement?

M. GEOFFRION: J'ai déjà dit que cela ne pouvait pas avoir été fait volontairement. On insinue par là que j'aurais donné ordre au secrétaire de faire un rapport différent de la motion.

M. R. L. BORDEN: Je ne fais pas d'insinuation. C'est une simple question que je pose.

M. GEOFFRION: Il n'y a eu là rien d'intentionnel.

M. R. L. BORDEN: C'a donc été une erreur.

M. GEOFFRION: Il faut bien que c'ait été une erreur.

M. R. L. BORDEN: Pourquoi en ce cas mon honorable ami n'a-t-il rien fait pour corriger cette erreur, depuis que son attention y a été appelée vendredi dernier?

M. GEOFFRION: J'ai répondu à cela. J'ai dit que j'avais été obligé de quitter la ville, que j'avais été absent, et que c'était hier seulement que j'avais eu connaissance de la chose.

M. R. L. BORDEN: Mon honorable ami a-t-il dit qu'il va à la première occasion s'occuper de corriger cette erreur.

M. GEOFFRION: Je vais voir sans retard ce qu'il est possible de faire, et, s'il y a remède à porter quelque part, il sera fait selon que les circonstances le commanderont.

M. R. L. BORDEN: Mon honorable ami sait qu'il y a erreur, ainsi qu'il l'a reconnu; il a déclaré que la chose n'avait pas été faite intentionnellement. Peut-il penser maintenant qu'il ne corrigera pas cette erreur?

M. GEOFFRION: C'est au comité à y voir, et si mes honorables amis de la gauche le désirent, ils pourront être là.

M. LENNOX: Vous savez parfaitement que nous n'y serons pas.

M. GEOFFRION. Nous serions pourtant bien aise de les y voir pour discuter l'affaire ensemble et prendre une décision.

M. R. L. BORDEN: Par la façon dont il cherche à éluder une question à laquelle, s'il y a eu bonne foi, il ne saurait y avoir qu'une réponse, mon honorable ami (M. Geoffrion) se met dans une très mauvaise posture. Et il me paraît évident, par les déclarations qui ont été faites aujourd'hui dans cette Chambre, que la bonne foi a fait défaut ici. Quant au très honorable premier ministre, il se contente de répondre par des si et par des mais. Si, dit-il, il y a eu erreur. Maintenant qu'il le tient de la bouche même du président du comité, est-il convaincu qu'il y a eu erreur? Va-t-il continuer à nous apporter des si et des mais quand nous lui rappelons que le rapport a été changé. Mon très honorable ami est tenu de voir à ce que la Chambre soit traitée loyalement; à ce que tout s'y passe avec décence et dignité. Pense-il qu'une altération de cette nature aide beaucoup à maintenir la dignité et le décorum parmi nous? On dit bien que l'intention n'y est pas; mais maintenant que l'erreur a été signalée—erreur grave et qui effecte essentiellement les droits de certains députés de l'opposition—mon très honorable ami pense-t-il contribuer au maintien de la dignité de ce Parlement en se servant d'arguments comme ceux que j'ai entendus avec regret tomber de ses lèvres aujourd'hui? On avoue qu'il y a eu erreur.

M. GEOFFRION: Mon honorable ami me permettra peut-être de lui dire que je n'ai pas fait pareil aveu; j'ai simplement déclaré que, s'il y avait erreur, il y serait remédié selon que le comité en déciderait après délibération.

M. R. L. BORDEN: Mon honorable ami va-t-il prétendre que la recommandation du comité a été fidèlement rapportée à cette Chambre? N'a-t-il pas admis, il n'y

a pas plus de dix minutes, que la recommandation du comité avait été changée dans ce rapport?

M. GEOFFRION: Non, je n'ai pas admis cela; et je n'ai pas pu l'admettre, puisque je ne sais même pas s'il y a eu changement.

M. R. L. BORDEN: Mon honorable ami me paraît être remarquablement lent à comprendre; mais je vais de nouveau lire cette recommandation telle que le comité l'a adoptée.

M. Lennox propose: Que le comité recommande que ses délibérations et les témoignages entendus soient imprimés et rapportés chaque jour à la Chambre.

Voilà ce que le comité a voulu. Cela apparaît dans le rapport officiel du comité et c'est appuyé par les notes du sténographe. Je trouve ceci en effet à la page 39 des procès-verbaux, à la date du 22 février:

M. LENNOX: Je propose que nos délibérations ainsi que les dépositions faites devant nous soient imprimées et rapportées chaque jour à la Chambre.

On voit par là que les notes du sténographe sont d'accord avec le rapport du comité. Plus loin M. Lennox dit:

La motion est que les témoignages soient imprimés et rapportés chaque jour à la Chambre.

Chacun sait que les notes du sténographe ont avec les actes du comité, tels que rapportés par son secrétaire dans son procès-verbal, le même rapport que celui qui existe entre le compte rendu des débats et le procès-verbal que le greffier tient des délibérations de cette Chambre, et ce procès-verbal est invariablement tenu pour vrai. C'est de cette façon-là que la motion a été adoptée, et voici comment il en est fait rapport à la Chambre:

Votre comité recommande que ses délibérations et les témoignages entendus soient imprimés chaque jour.

Mon honorable ami niera-t-il que cette omission des mots "et rapportés à la Chambre" ne constitue un changement? Le nie-t-il, ou s'il l'admet?

M. GEOFFRION: Ce que j'ai dit, c'est que je ne savais pas s'il y avait eu erreur. J'ai dit que j'avais cherché à avoir cette motion pour m'assurer des termes exacts dans lesquels l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) l'avait faite. Tant que je n'aurai pas vu cette motion je ne peux pas dire ce qui s'y trouve. Il se peut que l'on y emploie les mots: "que les témoignages soient imprimés et rapportés chaque jour à la Chambre". Ou encore: "que les témoignages soient imprimés chaque jour".

M. R. L. BORDEN: Je parle du rapport, au sujet duquel il ne peut pas y avoir de doute, et je demande à l'honorable député de me dire si l'omission des mots que j'ai mentionnés constitue un changement. En refusant de répondre à ma question, mon honorable ami se met dans une position pour le moins étrange devant cette Chambre. S'il ne peut même pas dire qu'une pareille omission constitue un changement, je crois qu'il ferait bien de résigner les fonctions de président de ce comité. En effet, il conviendrait d'avoir là quelqu'un qui fût en état de déclarer sans ambages et sans faux-fuyants si l'omission de mots aussi importants que ceux-là constitue un changement. M'est avis qu'il serait grandement temps de donner à ce comité un président capable de répondre oui ou non à une question qui lui serait clairement posée. Inutile, je suppose, d'argumenter sur ce point. Je m'étonne que mon honorable ami n'ait pas le courage de nous dire tout de suite que c'est un changement. J'aurais pu lui demander ensuite si ce changement est dû à une erreur ou s'il a été intentionnel. S'il prétend que ç'a été une erreur, je lui demanderai pourquoi il n'a pas cru devoir la corriger dans les huit jours qui se sont écoulés depuis que nous la lui avons signalée. Si des affaires pressantes l'en ont empêché, pourquoi le premier ministre ou quelque autre membre du comité n'ont-ils pas pris sur eux de rectifier la chose? Je n'ai pas souvenance, monsieur l'Orateur, d'avoir jamais rien vu d'aussi extraordinaire dans toute l'histoire de ce Parlement. Je ne peux pas m'expliquer cela. Je n'y vois aucun prétexte. Se pourrait-il que l'on ait profité de l'absence de trois des membres de ce comité, après les avoir, comme l'on sait, réduits au silence? Si cela était, il me semble que c'est prendre des moyens bien peu dignes pour arriver à une telle fin. Les intérêts du parti ne me paraissent pourtant pas être en cause dans cette affaire, à ce point-là du moins. Mon très honorable ami dit avoir fait savoir au président que cette question regardait le comité. Je dis, moi, qu'elle ne regarde pas le comité seulement, et qu'il y a lieu pour mon très honorable ami à s'interposer. C'est à lui qu'il appartient de préserver la dignité de la Chambre, à lui de voir que tout se passe dans l'ordre, que rien ne se fasse de compromettant pour la Chambre dans aucun comité sans qu'il intervienne sur l'heure pour y porter remède. Je regrette cette abstention du premier ministre. Il est incontestable qu'une erreur a été commise, volontaire ou non, et je ne dis pas qu'elle a été volontaire; mais il n'en demeure pas moins vrai que le rapport a été changé.

Il suffit de lire le procès-verbal du comité et le compte rendu des débats pour savoir cela, et j'affirme que la loyauté faisait au président du comité le devoir de veiller à la rectification de cette erreur, après

qu'elle eût été signalée à notre attention, et c'était aussi le devoir qui incombait au premier ministre, à titre de gardien de la dignité de ce Parlement.

Sir WILFRID LAURIER : J'espère que l'honorable député ne versera pas de larmes sur les fautes que j'aurais pu commettre à cet égard, ou de toute autre manière. Je lui sais infiniment gré de sa sollicitude. Il veut m'empêcher de dévier du droit chemin, et c'est là son devoir et son privilège; mais je ne m'en laisse nullement imposer par tout ce pathos qu'il a débité cet après-midi, à mon adresse. Que dois-je donc faire? Mon honorable ami, le chef de l'opposition ainsi que le député d'Elgin-ouest (M. Crothers) me font bien trop d'honneur, quand ils affirment que je joue ici le rôle de dictateur. Je ne suis qu'un humble membre de cette Chambre. Je ne prétends nullement posséder de pouvoirs ou exercer de droits autres que ceux que possèdent ou exercent les autres députés. Le hasard veut que j'aie de graves devoirs à remplir et je tâche de m'acquitter de ma tâche du mieux possible. Mais en pareille matière, je le demande à l'honorable député, que dois-je faire?

M. R. L. BORDEN : Veiller à la rectification de cette erreur.

Sir WILFRID LAURIER : J'ignore quelles relations l'honorable député noue avec les membres du comité qui représentent la minorité dans cette Chambre. Peut-être peut-il leur faire la loi; mais je ne saurais donner d'ordre aux membres du comité qui représentent la majorité ici. Ils s'offusqueraient à juste titre de toute tentative en ce sens, de ma part. Hier, quand on m'a signalé le fait, j'ai bien clairement fait connaître ma pensée, c'est-à-dire que l'affaire est du ressort du comité, que c'est à lui qu'il appartient de constater si on a présenté à la Chambre un rapport inexact. Voilà tout.

Je regrette que le chef de l'opposition se soit servi de pareil langage à l'adresse du député de Verchères (M. Geoffrion), le président du comité. Mon honorable ami a été tout aussi étranger à la rédaction de ce rapport que le chef de l'opposition lui-même. Il s'est borné à le signer, voilà tout.

M. R. L. BORDEN: Je n'ai pas affirmé le contraire.

Sir WILFRID LAURIER: Soit; alors, si l'erreur ne vient pas du président du comité, la ligne de conduite dictée par le sens commun ne serait-elle pas de soumettre la question au comité?

M. R. L. BORDEN: Le premier ministre voudrait-il bien me dire quelle est la question qui se pose à l'égard du rapport du comité?

Sir WILFRID LAURIER: Je n'envisage pas la chose au même point de vue que mon honorable ami. Il a discuté le rapport du comité; j'ai soigneusement évité de le faire parce que la Chambre n'en est pas saisie.

M. LENNOX: Si le premier ministre veut bien se reporter à la page 5 du 1er volume du compte rendu des délibérations de la commission Lumsden, il se convaincra que, non seulement il existe un deuxième rapport en date du 22 février, à l'égard des délibérations publiées jusqu'à cette date, mais en outre un rapport subséquent, ce qui nous amène au 23 février, et ainsi en ce qui concerne ces délibérations du comité nous avons le droit de discuter la question. Le premier ministre ignorait sans doute le fait.

Sir WILFRID LAURIER: Alors je regrette que le chef de l'opposition n'ait pas posé la question de manière à ce que nous puissions la discuter; il s'est borné à la soulever, à titre de question de nature personnelle. Je me suis abstenu de discuter les faits, objet des délibérations du comité. J'ai raison en cela, et soit que le comité rectifie, oui ou non l'erreur, la question reviendra sur le tapis, si la prétendue erreur qui se serait glissée dans le rapport n'a pas été rectifiée, c'est la faute de mon honorable ami. Pourquoi a-t-il renoncé à ses fonctions? Et pour comble d'inconséquence, il suggère que le président du comité démissionne. Démission sur démission. Si l'honorable député a été victime d'une injustice, le président veillera à ce qu'elle soit rectifiée.

M. R. L. BORDEN: Le premier ministre affirme qu'il ne joue pas le rôle de dictateur. Il est dictateur quand cela lui plaît, mais quand il veut se poser en. . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. R. L. BORDEN: Le premier ministre a pris deux fois la parole.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député a déjà pris la parole; il ne saurait la reprendre.

M. R. L. BORDEN: Le premier ministre a pris la parole à deux reprises.

Sir WILFRID LAURIER: Non pas sur la motion que la Chambre se forme en comité des subsides. L'honorable député fait erreur.

M. LENNOX: Je suis bien aise qu'on ait jeté une si vive lumière sur la question. Si le Gouvernement consent à laisser les choses en leur état, l'opposition n'a rien à y redire, au point de vue de parti. Le premier ministre a donné à entendre que je n'ai pas le droit de discuter cette affaire, à titre de question de nature personnelle. Je tiens en haut respect l'avis que peut

exprimer le premier ministre en pareille matière, sur une question de procédure, mais je crois être amplement autorisé à discuter la chose, à titre de question de nature personnelle.

Si je la présente, à titre de question de nature personnelle, c'est que l'ordre du comité, la résolution qu'il a adoptée le 22 février dernier, n'a pas reçu son application et par conséquent, trois membres du comité se trouvent dans l'impuissance d'exercer leurs droits, à ce titre. Voilà une importante raison qui milite en faveur de la question de nature personnelle, et l'autre raison, c'est que, l'autre jour, lorsqu'il a pris la parole, le président du comité a fait des assertions qui, je le répète, ne sont nullement autorisées; ce sont des assertions erronées, si l'on veut; mais enfin il n'était nullement autorisé à dire que les membres du comité avaient acquiescé subséquemment à la présentation du rapport à la Chambre sous sa forme actuelle. Nous avons droit de discuter la chose, à titre de question de nature personnelle et je n'ai rien à ajouter à cet égard. J'ai présenté un exposé clair et concis de la situation et je m'en tiens là. Le député de Pictou (M. E. M. Macdonald) qui possède un merveilleux doigté et il ne le cède qu'au premier ministre en fait d'habileté, a essayé de nous faire dévier du débat, en soutenant que trois membres du comité avaient désobéi à la Chambre, par suite de l'attitude qu'ils ont prise. Admettons qu'il en soit ainsi. Si l'honorable député est de cet avis, qu'il demande le redressement de son grief et je suis prêt à débattre la question ici même.

Mais je préfère désobéir à la Chambre que de désobéir au peuple et voilà précisément la posture dans laquelle se trouveront les autres membres de ce comité, s'ils persistent à refuser de se conformer à l'ordre régulièrement adopté par le comité en question. Je ne veux pas suivre l'honorable député au cours d'une argumentation étrangère à la question; mais je ne suis nullement intimidé par le fait qu'il aurait affirmé que mon attitude est puérile, que c'est un geste enfantin; et ce reproche, il l'adresse à moi seul, non pas à mes collègues. Pour mon propre compte, je préfère ce geste puéril à quelques attitudes prises par l'honorable député. Il dit qu'on chercherait en vain dans nos annales de précédent autorisant la minorité d'un comité à exiger ou à demander le droit de nommer un deuxième avocat le Gouvernement en ayant déjà un. Je discuterai plus tard ce point et dirai sur quelle autorité je m'appuie quant la Chambre sera régulièrement saisie de la question.

Mais il importe d'examiner un instant le procès-verbal. D'abord, j'appelle l'attention sur le texte dont on a donné lecture à la Chambre, (page 39). J'y ai fait allusion, il y un instant, en saisissant la Chambre de la question. Le procès-verbal sténographié est ainsi conçu:

Je propose que le texte de nos délibérations et de la preuve soit imprimé et que rapport en soit fait à la Chambre de jour en jour.

Le PRESIDENT: Rapport fait à la Chambre de jour en jour. Cela veut dire à divers moments.

Le procès-verbal me fait dire:

En réalité, il est impossible de le faire faire, mais c'est ainsi que la motion est conçue.

Ce texte est presque exact, mais pas parfaitement exact. Voici ce que j'ai dit: "En réalité, ce texte ne saurait être imprimé de jour en jour. Mais cela n'influe en rien sur la motion". Le rapport devait être présenté à la Chambre de jour en jour et nous faisons imprimer la preuve avec toute la célérité possible: c'est ainsi que le comité l'a entendu, à ce moment. La seule différence, c'est qu'au mot "imprimé" on a substitué le mot "it". Alors j'expliquai ma pensée, voulant convaincre le comité que l'essentiel c'est que le rapport devait être présenté à la Chambre, de jour en jour. J'ajoutai:

Ma motion porte que la preuve soit imprimée et qu'il en soit adressé rapport à la Chambre, de jour en jour.

C'est ainsi que la question a été présentée au comité. Venons-en à l'autre texte. J'ai rappelé au premier ministre que le compte rendu des délibérations nous a été soumis jusqu'au 23 février. En d'autres termes, nous avons les rapports du comité touchant la question que nous avons discutée aujourd'hui mais nous n'avons pas le rapport du comité touchant la démission des trois membres, et c'est précisément ce qu'on refuse de nous donner.

Il est important d'examiner l'ordre des événements. Je proposai la résolution dont j'ai déjà donné lecture deux ou trois fois. A cet égard, le député de Pictou (M. E. M. Macdonald) fait une assez singulière observation, répétée par le président. Elle peut avoir plus d'importance qu'on ne le croit. Si j'ai bien saisi la pensée du député de Pictou, il donne à entendre qu'il est possible que le texte de ma motion ne se trouve pas dans la chambre du comité. Je n'en sais rien et l'honorable député en sait peut-être plus long que moi à cet égard. Le président du comité, de son côté, donne aussi à entendre qu'il est possible que le texte de ma motion ne se trouve pas dans la chambre du comité. Je ne saurais dire; seulement, voici ce que je sais: j'ai présenté cette motion, j'en ai donné lecture, je l'ai remise au président; bref, je l'ai laissée au président et au comité. Ma responsabilité ne va pas plus loin, et s'il est vrai que le texte de cette motion ne se trouve pas là en ce moment, comme on semble le donner à entendre, il s'ensuivrait, mon-

sieur l'Orateur, qu'il y a un autre incident à expliquer.

Mais il n'est que juste pour moi de signaler que non seulement ma motion fut lue ainsi qu'il suit:

M. Lennox propose que le comité recommande que les délibérations de ses séances et les témoignages recueillis soient imprimés et fassent l'objet d'un rapport de jour en jour. ce qui fut adopté.

Non seulement nous constatons cela, mais dans le procès-verbal du jour suivant qui a également fait l'objet d'un rapport à la Chambre, nous lisons:

Mercredi, 3 février 1910.

Le comité s'est réuni à 11 heures du matin. Etaient présents: MM. Geoffrion, président; MacDonald, Clarke (Essex), Wilson (Laval), Baker, Lennox et Crothers. Le comité a nommé R. C. Smith, C.R., avocat des commissaires du chemin de fer transcontinental. Le procès-verbal de la dernière séance fut lu et adopté.

De sorte que la résolution revint sur le tapis et qu'on signala au président du comité que cette résolution avait été adoptée le jour précédent avec l'entente que le procès-verbal ferait l'objet d'un rapport à la Chambre de jour en jour. Les choses étant ainsi, le très honorable leader de la Chambre est mal venu à parler comme il l'a fait. Il est responsable de la conduite de la Chambre et c'est son devoir de dire au comité qu'il nomme d'accorder au moins justice égale à tous les membres de ce comité. Il ne peut pas douter que le comité a décidé solennellement que les procès-verbaux de ses séances feraient l'objet d'un rapport à la Chambre jour par jour. En sa qualité de parlementaire expérimenté, il doit savoir que le droit le plus précieux que la minorité d'un comité possède, c'est de faire rapporter jour par jour le compte rendu des séances parce que c'est le seul moyen d'en appeler à la Chambre contre la majorité. Il sait qu'une grave injustice a été commise envers la minorité de ce comité. Il sait que le public est anxieux de savoir si la minorité de ce comité avait raison ou si on s'est arrangé de telle façon qu'il a été impossible à la minorité de continuer à siéger dans ce comité. La minorité n'avait pas été nommée dans le comité pour justifier l'administration. Le très honorable premier ministre sait cela et il sait que la minorité se serait dépréciée si elle était retournée demander à la majorité de ratifier cette erreur.

Il sait que le seul endroit ou l'on puisse examiner cette injustice, ce n'est pas dans la salle du comité, mais ouvertement devant le public, dans la Chambre des communes. J'ai porté cette question à sa connaissance et je ne le regrette pas. J'ai fait simplement ce qui était mon devoir et je continuerai à insister pour que cette question soit réglée, quelle que soit l'attitude que prendra le premier ministre. Je demande que cette erreur ou cette injustice, comme vous voudrez l'appeler, soit réparée maintenant et si ma demande n'est pas accordée, je considérerai que c'est mon devoir d'en reparler de temps en temps. Pourquoi empêcherait-on de réparer cette erreur ou cette injustice? Est-ce parce que le premier ministre et ses partisans désirent que la minorité soit baillonnée et n'ait pas le droit de dire à la Chambre pourquoi elle a été obligée de quitter le comité? Le très honorable premier ministre dira-t-il maintenant que, sans tenir compte du rapport du comité, il nous permettra de faire demain notre déclaration à la Chambre? S'il y consent je ne parlerai pas davantage; s'il y consent, je me permets de dire que ce sera de sa part une mauvaise politique contraire à une bonne administration.

M. J. D. REID (Grenville): Je ne veux dire que quelques mots sur cette question. Nous avons entendu un avocat et je désire parler comme un simple profane. Cette question relative au Transcontinental intéresse beaucoup le public et je ne suis pas surpris du désir qu'a le premier ministre d'en prévenir la discussion. Quand la question de privilège a été soulevée il y a quelque temps, il s'est opposé alors à ce que la discussion se prolonge, mais si nous avions eu l'occasion de parler sur la motion du passage aux subsides, nous aurions été empêchés complètement de discuter cette affaire. Le très honorable premier ministre sait que la question de privilège s'applique à l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) aussi bien qu'à l'honorable député de Simcoe (M. Lennox), pourtant il ne voulait pas permettre à l'honorable député d'Hamilton d'expliquer son cas. Le premier ministre nous a dit qu'il ne conduisait pas la Chambre, mais à peine crie-t-il: "A l'ordre", qu'il est immédiatement appuyé par tous les députés qui siègent derrière lui. S'il avait dit à ces députés qu'ils pouvaient voter comme il l'entendraient sur le bill de la marine, je crois que le très honorable leader aurait été obligé de passer dans l'opposition. Quand le très honorable premier ministre a présenté sa motion pour nommer un comité spécial, nous désirions avoir une enquête générale afin de nous rendre compte si les entrepreneurs avaient été payés pour de la roche compacte quand il s'agissait de cailloux, mais le premier ministre a rédigé avec soin sa motion de façon qu'elle ne donnait pas au comité le droit de faire cette enquête.

Sa motion dit simplement qu'un comité de cinq membres sera nommé pour faire une enquête sur les accusations de M. Lumsden contre une partie du personnel d'ingénieurs. Dans ses lettres, M. Lumsden a fait des accusations contre des per-

sonnes du chemin de fer et a prétendu que des entrepreneurs avaient été payés beaucoup plus qu'on ne leur devait. Mais le premier ministre fait comme à propos du steamer "Arctic". Il a bien eu soin de limiter l'enquête de façon à ce que nous ne puissions pas aller aussi loin que nous le voulions. Mais heureusement, à mesure que nous avancions dans l'enquête, nous avons pu montrer qu'une grande quantité d'erreurs avait été commises et le premier ministre fut obligé d'admettre par la suite que nous avions raison. Quant à ce comité, je ne sais pas ce qui s'y passe. Je n'ai pas assisté à ses séances, simplement parce que si j'y étais allé et si j'avais posé une question, on l'aurait écartée comme irrégulière. Mais j'ai lu dans les journaux ce qui s'y passait et en m'appuyant sur ce que j'ai lu, j'ai constaté que les quatre députés qui sont membres du comité ont pris la précaution de nommer comme avocat, pour représenter le public, une personne qui est en réalité un fonctionnaire de l'administration. Est-ce bien l'homme qu'il fallait nommer pour surveiller les intérêts du peuple? Cet avocat n'est pas autre chose qu'un fonctionnaire salarié par ce Gouvernement et il fera tout ce qu'il pourra pour éviter de l'ennui au Gouvernement. Monsieur l'Orateur, le premier ministre doit se souvenir du temps où il siégeait comme chef de l'opposition. Quand des accusations étaient portées contre un membre du parti conservateur qui était au pouvoir, l'opposition n'avait pas seulement le privilège de nommer un avocat pour défendre les intérêts du public, mais sir John Thompson, qui était alors premier ministre, lui permettait de choisir son propre avocat et il permettait à l'opposition d'examiner tous les documents.

M. MACDONALD: De quel cas veut parler l'honorable député?

M. J. D. REID: Je veux parler de l'affaire Connolly et McGreevy.

M. MACDONALD: Les documents qui sont au département montrent que rien de semblable n'est arrivé. M. Tarte a amené son propre avocat, M. Geoffrion qui a dirigé l'affaire jusqu'au bout. L'avocat de M. Tarte a été l'avocat de la poursuite.

M. J. D. REID: Qu'a fait M. Osler?

M MACDONALD: M. Osler et M. Henry représentaient le département des Travaux publics.

M. J. D. REID: Ils ont été nommés à la demande de l'opposition.

M. MACDONALD: Que l'honorable député veuille bien consulter les documents pour rafraîchir sa mémoire.

M. J. D. REID: Les documents montrent que ce fut à la demande du député qui avait porté les accusations et ce député fut

conseillé d'agir ainsi par le premier ministre et par son parti. Ce sont les faits tels que je m'en souviens, sans faire de recherches à ce sujet. Mais un honorable député me dit qu'il a examiné les documents et que mon affirmation est exacte. Le premier ministre sait qu'alors il fut en conférence tout le temps avec le député qui avait porté les accusations, pour le conseiller sur ce qu'il avait à faire et il sait que cette personne s'est conformée à ses désirs. Il doit aussi admettre que sir John Thompson était consentant à lui donner toute l'asisstance dont il avait besoin.

Je demande en ce moment au premier ministre si sa façon de procéder peut se comparer avec celle de sir John Thompson dans l'affaire Connelly et McGreevy. Je crois qu'il n'y a pas de comparaison possible. Le premier ministre doit admettre que toutes les fois que nous présentons quelque chose à la Chambre, le seul but du Gouvernement et de ses partisans est de nous empêcher d'arriver à la vérité Nous voyons souvent la même chose se passer au comité des comptes publics. Il est étrange qu'à propos de ces accusations, les plus graves qu'on ait portées en Chambre, le premier ministre choisisse l'honorable député de Verchères, un de ses partisans, comme président de ce comité; il se souvient bien pourtant que le président de ce comité est le même dont on se'st plaint au comité des comptes publics. Toute l'affaire suivant moi est simplement préparée d'aavnce ou du moins c'est un effort en vue d'étouffer l'enquête, pour nous empêcher d'établir la réalité des faits.

En ce qui concerne le Transcontinental, j'ai visité moi-même une partie de la ligne et j'ai entendu dire que des travaux avaient été classifiés comme étant du roc, lorsque à mon estimation c'était simplement du sable. Je ne sais pas si tel a été le cas, mais nous aurions pu le savoir si on nous avait donné la possibilité de faire une enquête. Quand les lettres de M. Lumsden ont été rendues publiques, c'était assurément le devoir du premier ministre d'ouvrir les livres et les dossiers afin de permettre à l'opposition de savoir s'il y avait quelques vérités dans les accusations. Il est absolument nécessaire, si l'on veut protéger les intérêts du public, que nous ayons cette facilité. En Angleterre quand on fait une enquête au comité des comptes publics, si une accusation est portée, le gouvernement offre de nommer un membre de l'opposition comme président du comité afin d'assurer une enquête impartiale.

Quand le parti conservateur était au pouvoir, l'opposition avait toute la latitude nécessaire pour s'enquérir des faits, chaque fois qu'une accusation était portée, mais depuis l'avènement du Gouvernement actuel—l'honorable premier ministre ne devrait pas sourire, car il sait bien que cha-

que parole que je prononce est vraie. Il sait parfaitement que devant le comité des comptes publics, il a choisi quatre des meilleurs avocats de son parti, qu'il a assigné son rôle à chacun, et qu'il leur a donné instruction d'entraver l'enquête et d'empêcher la vérité d'être connue.

S'il m'était permis de rapporter ici ce que certains de ses partisans disent des canailleries qui se commettent dans quelques-uns des départements, le premier ministre lui-même en resterait confondu et serait obligé d'admettre que la situation est grave.

Mais les députés ministériels se disent: Nous sommes bien obligés d'accepter tout cela; autrement, ce serait un vote de nonconfiance dans le premier ministre, sans compter que nous risquerions de perdre nos sièges. Par conséquent, nous avalerons tout, jusqu'à un quai en sciure de bois, ou quoi que ce soit.

Pour revenir aux délibérations du comité, le premier ministre est informé qu'une motion a été faite et adoptée, et cependant le rapport du président n'est pas conforme à cette motion. Quand cette question est venue sur le tapis, je m'attendais à ce que le premier ministre prendrait la parole et dirait: Si une erreur a été commise, je demanderai au comité d'y voir et de faire corriger le rapport. Mais il ne veut pas faire cela, parce que si les délibérations du comité étaient devant la Chambre, nous pourrions les discuter, et le public saurait pourquoi les trois membres de la minorité se sont retirés.

L'honorable premier ministre admet que c'est là raison pour laquelle il ne veut pas que le rapport des délibérations du comité soit fait à la Chambre. Il fait signe que non; mais n'a-t-il pas déclaré qu'il voulait que l'enquête fût complète avant que la Chambre pût la discuter?

Cette enquête est conduite par quatre de ses partisans qui en passeront par tout ce qu'il dira et par un avocat de Montréal, un partisan zélé du ministère, qui fera tout en son pouvoir pour plaire aux ministres et empêcher le Gouvernement de se trouver dans l'embarras.

Les quatres membres libéraux du comité, soit disant pour représenter le public, ont retenu les services d'un avocat, qui n'est en réalité qu'un fonctionnaire du Gouvernement, chargé de défendre ses intérêts et qui sait parfaitement que s'il contribuait à faire prononcer un verdict défavorable au Gouvernement, il perdrait sa place.

Peut-on raisonnablement supposer qu'une enquête instruite dans de pareilles conditions rendra justice au public? On m'informe que cet avocat, qui est en réalité un fonctionnaire de l'Etat, a reçu environ $30,000 du Gouvernement depuis 1896. Je demande à tout contribuable de ce pays, qu'il soit libéral ou conservateur, s'il est raisonnable de supposer que cet avocat prendra la défense des intérêts du public; s'il est raisonnable de supposer que s'il trouve un moyen d'aider le Gouvernement il n'en profitera pas.

Je maintiens que l'honorable premier ministre n'a pas agi avec justice et impartialité envers le public en laissant conduire cette enquête par quatre de ses partisans, quatre avocats, dont quelques-uns ont déjà entravé des enquêtes semblables devant ce comité ou devant d'autres. Je suis convaincu que dans cette affaire, justice ne sera pas rendue, comme le peuple a le droit de l'exiger.

M. MIDDLEBRO: La Chambre doit être unanime à reconnaître qu'en nommant ce comité la Chambre avait ou devait avoir en vue, premièrement d'instituer une enquête sur la question de savoir s'il y a eu des classifications abusives sur le Grand-Tronc-Pacifique, et il est important de ne pas l'oublier en discutant les conséquences de l'acte de celui qui a changé ou mutilé le rapport, peu importe que le changement ou cette mutilation soit le résultat d'une négligence, d'une erreur, ou d'un acte prémédité.

Il n'y a pas le moindre doute, pour la gauche du moins, que la motion de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) a été mise par écrit; que dans cette motion, il était stipulé que les délibérations et les dépositions seraient imprimées et rapportées à la Chambre de jour en jour. Dans ces circonstances le comité et tous ceux qui sont sous sa juridiction avaient le devoir strict de faire imprimer et de rapporter les dépositions et les délibérations, jour par jour. Il est tout naturel de supposer que la Chambre s'attendait à ce qu'il en serait ainsi. On devait aussi supposer que les ordres du comité n'étaient pas exécutés, il en demanderait le raison. C'est, du moins, l'idée que je m'en fais.

De plus, lorsque, il y a une semaine, l'honorable député de Simcoe-sud signala l'erreur à la Chambre il était naturel de supposer qu'elle serait immédiatement réparée, mais on ne l'a pas réparée et il n'y a encore rien de fait aujourd'hui. Tout cela tend à rendre la faute plus inexcusable, et on serait tenté de croire qu'il y a eu préméditation dans cette erreur.

J'étais présent lorsque mon honorable ami (M. Lennox) présenta sa motion, et j'ai certainement compris, comme lui, que les délibérations et les dépositions seraient imprimées et rapportées jour par jour. Il est vrai que quelqu'un a prétendu que la chose n'était pas possible, mais l'ordre n'en fut pas moins donné. J'admets que nous ne nous attendions pas à ce que les délibérations et les dépositions seraient effectivement rapportées à la Chambre jour par jour, mais nous supposions qu'elles

le seraient aussitôt que possible, par ceux qui étaient charges de préparer le rapport.

Mais rien n'a été fait, absolument rien, mais le fait seul d'avoir signalé l'omission à l'attention de la Chambre et de l'avoir mis sous l'impression que la chose était possible, aurait dû éveiller davantage l'attention du comité, surtout quand il a constaté que les dépositions et les délibérations n'étaient pas rapportées de jour en jour.

J'ai appris par les journaux qu'il avait été question de retenir les services de M. Wallace Nesbitt, au nom du Gouvernement, pour s'enquérir du bien fondé des déclarations faites par M. Lumsden. Ces mêmes journaux disaient que les membres conservateurs du comité s'opposaient au choix d'un avocat aussi éminent et on s'en montrait d'autant plus surpris que M. Nesbitt était considéré comme un conservateur.

Je ne connais pas les opinions politiques de M. Nesbitt, mais j'ai la plus grande confiance dans ses connaissances et son intégrité et cette confiance a encore grandi depuis que j'ai appris qu'il avait maintenu la dignité de sa profession en répondant qu'il ne pouvait pas occuper comme avocat du public dans cette affaire, vu que le Gouvernement avait retenu ses services, il y a à peine deux ans, et qu'il avait donné une opinion absolument contraire aux prétentions de M. Lumsden.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami prétend-il que M. Nesbitt avait été consulté pas le Gouvernement?

M. MIDDLEBRO: Peut-être pas par le Gouvernement, mais ses services avaient été retenus par les entrepreneurs, et il avait donné son opinion sur l'interprétation des classifications, qui est exactement la question sur laquelle le comité est chargé de faire une enquête. M. Nesbitt avait déclaré alors que M. Lumsden avait mal interprété les devis. Comment pouvait-on supposer qu'il entreprendrait aujourd'hui de prouver que la première opinion qu'il avait donnée était erronée?

C'est donc tout à l'honneur de M. Nesbitt qu'il ait répondu qu'il n'acceptait pas l'offre qu'on lui faisait, qu'il ne voulait pas entreprendre de refuter l'opinion qu'il avait donnée, pour laquelle il avait été payée par les entrepreneurs dont les intérêts sont opposés à ceux du public.

C'est après cela que le premier ministre, dont le devoir est de protéger les intérêts du pays, fait engager par ses représentants devant le comité, un avocat contre lequel, je n'ai personnellement, absolument rien à dire, mais qui a été souvent employé par le Gouvernement depuis 1896 et qui a retiré du trésor public, sous forme d'honoraires, environ $30,000.

On l'amène ici pour prouver que le Gouvernement est coupable des accusations qui ont été portées contre lui. Est-il dans la nature humaine de supposer que cet avocat va employer tout son talent et son habilité à prouver que ceux qui lui ont fait gagner $30,000 ont mal agi?

Dans cette affaire tout conspire contre l'intérêt public et les trois membres conservateurs du comité ont fait leur devoir comme représentants du peuple en refusant de continuer à faire partie d'un comité qui a voulu d'abord retenir les services d'un avocat qui avait déjà donné une opinion absolument contraire aux intérêts du public, et ensuite, les services d'un avocat qui a reçu $30,000 du trésor public et par lequel on veut faire la preuve que le Gouvernement s'est rendu coupable de maladministration dans les affaires du Grand-Tronc-Pacifique.

M. A. H. CLARKE: L'honorable député veut-il laisser entendre que les trois membres conservateurs du comité se sont retirés parce que M. Chrysler a été choisi comme avocat?

M. MIDDLEBRO: Si le président du comité avait fait son devoir et avait fait rapport des délibérations, je pourrais répondre à mon honorable ami.

M. A. H. CLARKE: Ce n'est pas une réponse à ma question.

M. MIDDLEBRO: Je ne puis pas y répondre avant de savoir ce qui s'est passé au comité.

M. A. H. CLARKE: L'honorable député a prétendu que les trois membres conservateurs avaient eu raison de se retirer du comité, à la suite de la nomination de M. Chrysler. Je lui demande, si c'est là la raison.

M. MIDDLEBRO: Si mon honorable ami dit qu'ils se sont retirés avant qu'il eût été question de retenir les services de M. Nesbitt, j'accepte son explication, car il sait mieux que moi ce qui s'est passé. J'ai commencé par expliquer que les journaux libéraux avaient publié que les trois membres conservateurs du comité n'avaient aucune raison de se retirer, puisque le comité s'était montré très généreux en proposant de choisir un avocat conservateur pour représenter le public.

Je dis que le comité n'a montré aucune magnanimité en nommant un gentleman qui, il le savait, avait exprimé une opinion favorable aux entrepreneurs lors de l'enquête Hodgins, opinion qu'il avait obtenue du bureau légal de l'honorable ministre de la Justice composé de M. Aylesworth, Wright et Moss en la cité de Toronto.

M. A. H. CLARKE: Est-ce à cause de la nomination de M. Nesbitt que ces messieurs se sont retirés?

M. MIDDLEBRO: Je ne fais pas partie de ce comité et je ne puis connaître ce qui s'est passé à ce dernier, mais si l'on permet-

tait le dépôt du rapport de ce comité, ces trois gentlemen auraient l'occasion de répondre à mon honorable ami.

M. LENNOX: Nous lui répondons.

M. MIDLEBRO: Je suis très porté à croire que si le rapport du comité n'a pas été déposé, cela provenait de ce qu'on voulait empêcher les trois membres conservateurs de ce comité de répondre à cette question. Je m'adresse maintenant au très honorable premier ministre et je lui demande: puisqu'on lui a signalé cette affaire et si en interprétant de la façon la plus charitable ce qui s'est passé, il existe le moindre doute qu'il s'est glissé une erreur dans le rapport, erreur qui, si elle n'avait pas été commise, aurait permis à ces trois honorables membres de se lever ici pour expliquer à la Chambre et au pays les motifs qui les ont engagés à ne plus faire partie de ce comité; je demande au très honorable ministre, qui se trouve maintenant à son siège, s'il ne consacrera pas tous ses efforts et toute l'autorité dont il jouit en sa qualité de premier ministre à rectifier cette erreur et à permettre que le rapport de ce comité soit soumis à la Chambre à la date la plus rapprochée possible, de telle sorte que nos collègues puissent expliquer l'attitude qu'ils ont prise en décidant de ne plus faire partie de ce comité.

M. GEORGE TAYLOR: Je désire proposer le renvoi de la discussion.

M. MIDDLEBRO: Je n'ai pas fini. J'attends la réponse de l'honorable premier ministre.

(La motion de M. Taylor est retirée.)

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je n'ai aucune objection, certes, à répondre à la question posée par mon honorable ami, bien qu'il devienne d'habitude d'interroger les membres de la droite, droit que, pour ma part, je ne reconnais pas. Mais puisque l'honorable membre m'a posé une question, je lui répondrai qu'il n'est pas nécessaire que j'intervienne en cette affaire, parce que je suis convaincu que les membres de ce comité agiront comme il convient et qu'ils verront à ce que la minorité jouisse de tous ses droits. Ce me sera un plaisir d'entendre les explications de mon honorable ami, lorsque cette affaire reviendra sur le tapis.

M. MIDDLEBRO: J'aurais pensé que la majorité des membres de ce comité aurait accompli ce qui est juste, si je n'avais pas su que, il y a près d'une semaine, on lui avait signalé cette erreur qu'il n'a pas cependant rectifiée.

Sir WILFRID LAURIER: Cette question a été soumise à la Chambre vendredi dernier, alors que le président de ce comité n'était pas ici. Ce jour-là . . .

M. R. L. BORDEN: Le très honorable premier ministre a le droit de répondre à une question, mais non pas de faire un discours. Il vient de me rappeler à l'observance du règlement et, maintenant, c'est à mon tour de le faire.

Sir WILFRID LAURIER: Eh! bien, en vérité, je n'ai aucune objection . . .

M. R. L. BORDEN: J'insiste sur l'application du règlement.

Sir WILFRID LAURIER: Si vous décidez en ce sens-là, monsieur l'Orateur, je devrai, cela va sans dire, me soumettre à votre décision.

M. R. L. BORDEN: Je vous donne une dose de votre propre médecine.

Sir WILFRID LAURIER: Je voudrais répondre à mon honorable ami (M. Middlebro), mais cela ne dépend pas de moi, si je ne puis le faire.

M. MIDDLEBRO: L'honorable député de Pictou a nié que dans l'enquête Tarte-McGreevy, le Gouvernement d'alors eût nommé un avocat chargé de représenter l'Etat.

M. E. M. MACDONALD: Je n'ai pas dit cela.

M. MIDDLEBRO: Qu'à donc dit l'honorable membre?

M. E. M. MACDONALD: J'ai dit en réponse à l'honorable député de Grenville que l'avocat qui avait conduit l'enquête McGreevy était M. Geoffrion, l'avocat de M. Tarte qui avait porté ces accusations sous sa pleine responsabilité en sa qualité de membre de cette Chambre. J'ai dit que MM. Osler et Henry avaient été nommés expressément par une motion présentée par sir John Thompson pour représenter, non pas le peuple du Canada, mais le ministère des Travaux publics, et j'ai ajouté que le fardeau de cette enquête avait été assumé par M. Geoffrion, procureur de celui qui avait porté ces accusations.

L'hon. M. HAGGART: L'honorable membre ne sait-il pas que les noms des MM. Osler et Henry avaient été soumis à sir John Thompson avant que ce dernier eût déposé sa proposition?

M. E. M. MACDONALD: Je parle de ce qui s'est passé au comité, de ce qui s'explique sans qu'il soit besoin de le discuter.

L'hon. M. HAGGART: L'honorable député ne pourrait pas trouver cela dans les archives de ce comité. Il constatera simplement que sir John Thompson a proposé la nomination d'un procureur, mais la vérité, c'est que l'opposition d'alors avait conseillé cette façon d'agir.

M. MIDDLEBRO: J'expliquerai cela, parce que j'ai lu le compte rendu officiel des débats, il y a quelques jours à peine.

M. E. M. MACDONALD: C'est aussi mon cas.

M. MIDDLEBRO: En déposant ce rapport, le président du comité en question a dit que M. Tarte avait nommé M. Geoffrion —le père du président actuel de ce comité—et il a recommandé que le Gouvernement payât—et c'est ce qu'il fit—les honoraires dus à cet avocat.

M. E. M. MACDONALD: C'est parfaitement vrai.

M. MIDDLEBRO: Au comité Lumsden, les membres de la minorité représentent le public. La commission du Transcontinental se trouve représentée par M. R. C. Smith, et les ingénieurs, par M. Moss, mais il n'y a personne pour représenter le peuple de ce pays, sauf, pourtant, M. Chrysler, cet homme qui a retiré $30,000 du trésor public depuis 1896.

M. E. M. MACDONALD: L'honorable membre entend-il suspecter la sincérité et l'honorabilité de M. Chrysler?

M. MIDDLEBRO: J'ai déjà dit que je n'avais aucunement cette intention et je crois que l'honorable député emploie de petits moyens politiques en posant cette question. Mais je dis que la nature humaine dans ses faiblesses est la même chez M. Chrysler comme chez n'importe quel habitant de ce pays. J'ajoute que la différence qui existe entre l'attitude prise par le Gouvernement et celle prise par un cabinet précédent, c'est que, dans un cas, le plaignant, c'est-à-dire le peuple du Canada, a nommé son propre avocat, et que dans cette question qui surgit aujourd'hui, on lui refuse ce droit. Dans le premier cas, les représentants du peuple pouvaient se consulter avec leur propre avocat, soumettre leur propre preuve suivant l'idée qu'il se formait de cette dernière, et ces avocats ont été payés par le Gouvernement de ce temps-là, mais dans le cas présent on ne nous permet pas de nommer un avocat nous-mêmes et le choix qu'on a déjà fait n'est d'aucun avantage pour les membres de la minorité, parce que ces derniers ne sont pas prêts à faire connaître à un avocat payé par le Gouvernement les faits qu'ils possèdent. Je dis donc que ce n'est pas là une enquête juste et équitable, et j'ajoute qu'à moins qu'on ne nomme un avocat choisi par les trois membres de la minorité de ce comité, on ne pourra faire une enquête impartiale. Il ne m'est pas permis de faire allusion à ce qui s'est passé à ce comité, parce qu'aucun rapport de ses délibérations n'a encore été fait, mais quiconque assiste aux séances de ce comité peut connaître ce qui s'y passe. On n'y trouve personne pour prendre un intérêt actif à la cause de notre population; toutes les questions sont suggestives; elles sont posées par le procureur de la commission et par celui des entrepreneurs, et tous deux s'efforcent d'obtenir de M. Lumsden la véritable réponse qu'ils désirent. On peut donc voir que M. Lumsden avait retenu les services d'un procureur pour le représenter à ce comité, il aurait pu prouver les accusations qu'il a portées et même, en dépit de tout cela, nous constatons que la preuve, tout incomplète qu'elle est, se trouve à causer un très grand préjudice au Gouvernement.

On peut aisément constater que M. Lumsden seul aux prises avec six enquêteurs appartenant tous au barreau et soutenus par des avocats expérimentés, on ne saurait s'attendre à ce que l'enquête se poursuive aussi facilement que s'il y avait un avocat pour représenter les intéressés, avocat possédant la confiance de la minorité du comité et sachant parfaitement qu'il doit remplir son devoir envers le public seul.

M. G. TAYLOR (Leeds): Je propose le renvoi de la discussion.

M. R. L. BORDEN: Auparavant, j'aimerais dire que j'ignore que ce soit une forme de tactique dont on use fréquemment que de rappeler quelqu'un à l'observance du règlement dans les circonstances qui ont motivé la façon d'agir à mon endroit, il y a quelques minutes à peine. Le très honorable premier ministre parle souvent à deux, trois et même à quatre reprises différentes pour discuter des motions soumises à la Chambre. Il se permet cela escomptant la courtoisie des honorables membres de la gauche. Mais puisqu'il se montre si châtouilleux à l'endroit de ces rappels à l'observance du règlement, il devra, à l'avenir, multiplier ces rappels, parce que ce qui est une bonne règle pour un côté de la Chambre, doit être bon également pour l'autre côté.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne me plains pas.

M. R. L. BORDEN: Mon très honorable ami n'a pas raison de se plaindre, et il devrait toujours être prêt à prendre la médecine qu'il prescrit aux autres. Il avait parlé sur une question d'une nature personnelle, au mépris de ce qu'il avait avancé en disant qu'on ne pouvait invoquer ce privilège en cette Chambre, puis il a profité de ce que monsieur l'Orateur avait mis fin à ce débat en refusant de me permettre de répondre à certaines remarques personnelles que le très honorable premier ministre s'était permises à mon endroit. Ce n'était peut-être pas là une très bonne tactique, étant donné le fait qu'à ce moment-là même le Gouvernement nous demandait de consentir à lui voter un quart provisoire. Toutefois, je n'ai pas de conseil à donner à mon très

honorable ami sous ce rapport. Il suivra, cela va sans dire, l'attitude qui lui convient sur cette affaire comme sur d'autres. Quant à moi personnellement, je me propose de dire maintenant ce que l'on m'a empêché de dire tout à l'heure.

Puisque le premier ministre sait s'ériger en dictateur quand cela fait l'affaire de son parti, il ne dédaigne pas non plus, quand son parti à quelque chose à y gagner, de poser au député indépendant, de se défendre d'exercer la moindre influence sur les membres de la droite. On sait ce qu'il y a de sincérité en tout cela; il y en a à peu près autant que dans la prétention qu'on ne conçoit pas que cette omission a été faite avec intention. Pas n'est besoin d'invoquer de prétexte semblable. Si l'erreur avait été commise involontairement, on l'aurait rectifiée; on s'est abstenu de la rectifier pour une raison bien évidente.

L'enquête qui se poursuit devant ce comité a dégénéré en véritable comédie, et c'est ce qu'on voulait; les membres conservateurs de ce comité avaient donc pleinement raison de refuser de participer plus longtemps à cette enquête, car nul membre de la Chambre ne devrait être astreint à jouer un rôle dans une telle comédie. Voilà tout ce que j'ai à dire sur le sujet.

M. BRISTOL: Monsieur l'Orateur, la question serait très facile à résoudre si le premier ministre daignait user de justice. Il est bien évident que trois membres de la Chambre sont chaque jour victimes d'une grave injustice en ce que l'on a porté atteinte à leurs droits et privilèges par le changement qui s'accuse dans le rapport que le président du comité a présenté à la Chambre. Le président se trouvant ici aujourd'hui, et comme on lui a fait remarquer qu'il a saisi la Chambre d'un rapport inexact, il me semble qu'il aurait pu rectifier l'erreur et promettre de déposer un rapport exact.

Les faits sont incontestables et je veux consacrer quelques instants à les exposer à la Chambre. Le premier rapport, celui du 22 février, dressé par le secrétaire du comité et approuvé par le président, renferme le passage suivant:

M. Lennox présente une motion portant que le comité propose que le texte de ses délibérations et de la preuve établie devant lui soit imprimé et que rapport en soit transmis à la Chambre de jour en jour. (Adopté.)

Cela, le président ne le nie pas. Il ergote sur la question de savoir s'il a lu le document à haute voix ou si on lui en a fait lecture, mais ne conteste pas l'exactitude de ce rapport soumis aux membres du comité par lui-même et par le secrétaire du comité. Il ne conteste aucun des faits qui y sont énoncés.

Quelle preuve avons-nous qu'il connaissait l'objet de cette motion-là? Cette preuve, on la trouve comme suit à la fin du compte rendu des délibérations de la séance de ce jour-là:

M. LENNOX: Je propose que le texte de nos délibérations et des dépositions soit imprimé et qu'il en soit fait rapport à la Chambre de jour en jour.

Le PRESIDENT: De jour en jour—c'est-à-dire quand il y aura lieu.

M. LENNOX: Le fait est que nous ne pouvons le faire faire, mais c'est ainsi que la motion est conçue.

Le PRESIDENT: Je devrai demander à la Chambre l'autorisation de le faire faire.

Or, que vient-il demander à la Chambre de faire? Au lieu de lui demander l'autorisation de faire rapport de jour en jour, il dépose un rapport ainsi conçu:

Votre comité propose que le texte de ses délibérations et des dépositions recueillies par lui soit imprimé de jour en jour, et que l'effet de la règle 72 soit suspendu à cet égard.

Après avoir eu le texte de la motion sous les yeux, après l'avoir lu et avoir discuté le cas avec le motionnaire à la séance du comité, il a soin de penser les mots: "et qu'il en soit fait rapport à la Chambre". Ce rapport est devant la Chambre; le président qui l'a fait est aujourd'hui présent, et c'est lui qui, dès qu'on lui eut signalé cette lacune, aurait dû déclarer qu'il allait corriger le rapport, le mettre conforme aux faits et rendre justice aux trois députés qui, depuis un certain temps, se trouvent par là dépouillés de certains de leurs droits et privilèges.

N'a-t-on pas encore d'autre preuve que le président connaissait l'objet de ce rapport? Il est établi qu'à la séance qui suivit celle où la motion fut adoptée "le procès-verbal de la dernière séance fut adopté après lecture faite." Ainsi, on tient de trois sources différentes la preuve incontestable que le président du comité était au fait de la motion, qu'il l'a discutée et approuvée; mais quand vint le moment de soumettre à la Chambre un rapport fidèle, il omit d'y insérer les mots: "et qu'il en soit fait rapport à la Chambre". S'il s'agissait ici du premier venu, on pourrait dire qu'il s'est trompé; mais il s'agit d'un avocat distingué à qui la Chambre et le pays ne sauraient permettre de prétexter une telle erreur, quand il avait sous les yeux les faits consignés par écrit. Quel est celui d'entre nous qui croira qu'il s'agit là d'une erreur involontaire? Qui pourrait le croire en présence de telles preuves? Se trouverait-il au Canada un jury, fût-il composé de conservateurs ou de libéraux, pour croire, étant donnés ces faits: la motion couchée par écrit, la discussion entre le juge, pour ainsi dire, et le témoin, c'est-à-dire le motionnaire.

La confirmation, le lendemain de cette motion, et enfin le rapport dont la partie essentielle fut supprimée par la suite; se

trouverait-il un jury, dis-je, pour croire que cela n'a pas été fait à dessein, quand une telle manière d'agir a eu et continue d'avoir pour effet de priver trois députés de l'avantage de s'expliquer devant la Chambre, sur une question si intimement liée à leur honneur et à leur devoir envers la Chambre et le pays; trois députés qui, tant que le rapport restera en cet état, se trouveront privées de certains droits et privilèges chers à tout membre de la Chambre. Ils sont baillonnés, cependant que le premier ministre laisse faire le président du comité qui confesse son erreur et qui, voyant en quel impasse il s'est fourré, cherche à s'en tirer au moyen de détours et de subtilités. C'est un spectacle d'un ridicule achevé dont je regrette que la Chambre soit témoin, et je me plais à espérer que le premier ministre et le président du comité veilleront à ce que justice soit faite en cette affaire.

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

Reprise de la séance.

La motion de M. Taylor, tendant au renvoi de la suite de la discussion, n'est pas adoptée.

La motion portant que la Chambre se forme en comité des subsides est adoptée.

Rapport est fait de l'état de la question.

SUBSIDES.—DERNIERE EPREUVE.

Canal de la Trent—construction, $1,750,000.

M. CAMPBELL: Je propose que ce crédit, article 113 du budget, soit réduit de $150,000, somme que l'on se propose de consacrer au canal de Newmarket. Je fais cette proposition en l'absence de mon honorable collègue d'York-centre (M. Wallace), empêché pour quelques minutes d'être avec nous, mais que nous comptons revoir ici avant la clôture du présent débat. Je m'oppose à cette dépense pour des raisons diverses. Tout d'abord, tous les membres de la Chambre, à l'exception peut-être du ministre de la Justice, sont fermement convaincus, je crois, qu'elle n'est d'aucun avantage pour la population du Canada. Que le ministre de la Justice la juge utile à certaines gens, cela se conçoit; car l'impression qui prévaut généralement dans le pays aussi bien qu'en cette Chambre, c'est que c'est grâce aux promesses que l'on a faites à l'égard du canal de Newmarket, grâce aux travaux qu'on y a fait exécuter, grâce à la précipitation avec laquelle on a fait agréer le projet, qu'il a pu conquérir la situation qu'il nous est si désagréable de le voir occuper.

Une autre raison que j'ai de m'y opposer—je vois avec plaisir que le premier ministre est à son siège—vient en grande partie de ce que le chef du Gouvernement disait l'an dernier au moment où cette affaire était en discussion. Si je me rappelle bien, le premier ministre cherchait alors à justifier cette dépense—je veux qu'il me reprenne si je me trompe—en disant que le creusement du fossé de Newmarket avait été l'objet d'une demande de la part d'un certain nombre de conservateurs et, j'imagine aussi, de quelques libéraux délégués auprès de lui. Je prie le premier ministre de me dire si je rapporte fidèlement le sens de ses paroles.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois que cette fois l'honorable député a à peu près raison.

M. CAMPBELL: Je suis bien aise que, pour une fois, le premier ministre considère que je ne me trompe pas. Telle est l'excuse qu'il invoquait l'an dernier; il consentit à la dépense occasionnée par ce fossé parce qu'un certain nombre de conservateurs l'avaient demandée. Mais il se garda bien de faire savoir à la Chambre qu'ils ne demandaient que $43,000 ou tout au plus $47,000, somme qui, au dire des ingénieurs, devait suffire à l'exécution des travaux. Il oublia également de dire qu'il s'agissait d'un canal ou d'un fossé, et que la dépense devait avoir pour objet le creusement de la rivière Holland depuis le lac Simcoe jusqu'à Newmarket. Voilà ce que demandaient les délégués.

Quand il s'agit de dépenser des sommes aussi considérables, les députés ministériels devraient, ce me semble, être capable de mettre de côté toute considération politique et de se prononcer courageusement en faveur de ce qu'ils savent être juste. Tous ceux des membres de la droite qui ont eu quelque connaissance de ce fossé de Newmarket, savent qu'on y a dépensé de l'argent en pure perte, et que sa raison d'être tient exclusivement à la politique. Je défie qui que ce soit de me contredire sur ce point.

Le premier ministre sait fort bien que j'ai raison, et c'est ce qui le fait rougir de honte. L'an dernier, quand il rallia ses partisans à coups de fouet, je l'ai entendu alléguer que ce canal avait déjà coûté si cher que ce serait une folie monumentale que de le laisser en l'état et qu'il fallait le terminer, dût-il n'être jamais d'aucune utilité. Ses partisans l'autorisèrent à poursuivre cette entreprise insensée. Je me plais à espérer que c'en est fini de faire intervenir la politique en pareille matière et que le premier ministre ne se prévaudra plus du peu d'influence qu'il exerce sur ses partisans pour les obliger à voter ce crédit, sachant lui-même comme chacun d'eux le sait, que cela répugnerait à leur conscience. Rarement a-t-on vu entreprise aussi énergiquement réprouvée par la presse canadienne.

Je suis d'avis qu'il est temps que la députation oublie ses attaches de parti, accomplisse son devoir et relègue dans l'oubli ce fossé de Newmarket. Nul député ministériel ne saurait élever la voie et démontrer par des faits et des chiffres que le niveau du terrain, le volume d'eau et toutes les choses nécessaires à l'exploitation d'un canal sont réunis dans le présent cas et justifient l'ouverture de ce crédit. Même si le canal était construit et si un canal était nécessaire, nul député ne pourrait démontrer qu'un bateau y fait actuellement le service, ni établir par le calcul du poids et du tonnage qu'il s'y fera jamais assez de navigation pour justifier la dépense de cette somme d'argent.

Il est fâcheux qu'il ne soit pas ici, car s'il était présent, il exposerait à la Chambre les différents aspects de cette question avec beaucoup de clarté et de concision que je ne saurais le faire; mais, en son absence, je prie la Chambre d'oublier que, l'an dernier, des députés ont été forcés par crainte de la férule de voter contrairement à leurs sincères convictions. Quelqu'un de ceux qui prendront la parole après moi, dira peut-être qu'il n'est pas ainsi, mais je parle en connaissance de cause, car j'ai entendu plusieurs membres de la Chambre déclarer, avant la division, qu'ils ne voteraient pas en faveur de ce canal, parce qu'ils croyaient que cela n'était pas juste. Mais ils ont voté quand même parce qu'ils y étaient contraints. Il est temps, certes, que nous oublions ces attaches de parti et que nous nous prononcions sincèrement et décemment sur les questions d'intérêt public.

(L'amendement de M. Campbell, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Arthurs,	Lortie,
Barnard,	Macdonell,
Best,	McCall,
Blain,	Maddin,
Blondin,	Middlebro,
Borden (Halifax),	Nantel,
Bradbury,	Northrup,
Bristol,	Paquet,
Burrell,	Perley,
Campbell,	Price,
Chisholm (Huron),	Reid (Grenville),
Clare,	Roche,
Crosby,	Sharpe (Ontario),
Crocket,	Stanfield,
Crothers,	Stewart,
Currie (Simcoe),	Taylor (Leeds),
Donnelly,	Thornton,
Elson,	Wallace,
Fraser,	White (Renfrew),
Goodeve,	Wilcox (Essex),
Gordon (Nipissing),	Wilson (Lennox-et-Addington),
Haggart (Winnipeg),	Wright.—46.
Lake,	
Lennox,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Allen,	McAllister,
Aylesworth,	McCoig,
Béland,	McColl,
Black,	McIntyre,
Borden (sir Frederick),	McKenzie,
Boyer,	McLean (Huron),
Brown,	Marcile (Bagot),
Bureau,	Martin (Régina),
Carrier,	Martin (Wellington),
Carvell,	Meigs,
Cash,	Michaud,
Champagne,	Miller,
Chisholm (Antigonish),	Molloy,
Chisholm (Inverness),	Nesbitt,
Clarke (Essex),	Neely,
Congdon,	Oliver,
Conmee,	Papineau,
Currie (Prince-Edouard),	Pardee,
Delisle,	Parent,
Demers,	Pickup,
Dubeau,	Proulx,
Emmerson,	Prowse,
Ethier,	Pugsley,
Fielding,	Rankin,
Fortier,	Richards,
Fowke,	Robb,
Gauvreau,	Ross (Middlesex),
Geoffrion,	Roy (Dorchester),
Girard,	Roy (Montmagny),
Gladu,	Rutan,
Guthrie,	Savoie,
Harty,	Schell,
Hodgins,	Sealey,
King,	Séguin,
Knowles,	Smith (Middlesex),
Lachance,	Smith (Nanaïmo),
Lanctôt (Laprairie-et-Napierville),	Smith (Stormont),
Lanctôt (Richelieu),	Sperry,
Laurier (sir Wilfrid),	Stratton,
Lavergne,	Templeman,
Loggie,	Tolmie,
Lovell,	Turcotte (Nicolet),
Macdonald,	Curcotte (Comté de Québec),
MacNutt,	Turriff,
	Verville,
	Warburton,
	Wilson (Laval).—91.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Lemieux,	Barker,
Fisher,	Lewis,
Paterson,	Henderson,
Graham,	Haggart (Lanark),
Brodeur,	Porter,
Templeman,	Hughes,
Murphy,	Foster,
Low,	Smyth,
Harris,	Beattie,
Gordon (Kent),	Osler,
Reid,	Doherty,
Ecrément,	Lancaster,
Kyte,	Sproule,
Martin (Ste.-Marie),	Armstrong,
Bickerdike,	McCarthy,
Tobin,	Sexsmith,
Chew,	Boyce,
Mayrand,	Broder,
Gervais,	Ames,

McLean (Sunbury),	Worthington,
Clark (Red-Deer),	Staples,
Rivet,	Forget,
Talbot,	Owen,
Douglas,	Kidd,
Todd,	Thoburn,
Law,	Sharpe (Lisgar),
Devlin,	Marshall,
German,	Russell,
Beauparlant,	Edwards,
Turgeon,	Rhodes,
LeBlanc,	Meighen,
McMillan,	Magrath,
Sinclair,	Monk,
Major,	Cowan,
McCraney,	Taylor (New-Westminster),
Lafortune,	Herron,
White (Victoria),	Schaffner,
McGiverin,	Jameson,
Ross (Rimouski),	Daniel,
Lapointe,	Maclean (York),

ADOPTION DE RESOLUTIONS EN COMITE DES VOIES ET MOYENS.

(Sur la proposition de M. Fielding, la Chambre se déclare en comité des voies et moyens.)

L'hon. M. FIELDING propose que:

Pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public durant l'année financière expirant le 31 mars 1910, la somme de $70,000 soit accordée à prendre sur le fonds consolidé du revenu du Canada.

Cette motion est adoptée.

L'hon. M. FIELDING propose que:

Pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public durant l'année financière expirant le 31 mars 1911, la somme de $42,333,023.58 soit accordée à prendre sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

La motion est adoptée et il est fait rapport des résolutions qui sont lues une première et une deuxième fois et adoptées.

—C'est la somme que le comité a votée d'après les calculs faits par les commis de la Chambre, selon l'usage.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Frais d'administration.—Pour faire sortir de la circulation les monnaies étrangères et celles qui n'ont plus cours, $2,500.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Pour mettre à exécution les mesures prises afin de favoriser l'exportation de la monnaie d'argent étrangère, tant dans l'intérêt de notre système monétaire qu'en raison du profit découlant de la frappe de la monnaie d'argent, profit que nous ferons aussi bien de recueillir que de l'abandonner aux autres pays.

M. J. HAGGART.

Ministère des Postes.—Dépenses casuelles.—Divers.—Crédit supplémentaire, $1,500.

M. LAKE: Ne pourrait-on pas rendre le Guide postal officiel plus facile à consulter. Un meilleur index y contribuerait beaucoup.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Je ferai en sorte que l'index soit mieux fait l'an prochain.

Edifices de la Saskatchewan et de l'Alberta:

Moosejaw—Pavillon d'immigration..	$ 3,500
Regina.—Pavillon d'immigration.. ..	3,900
Biggar.—Pavillon d'immigration.. ..	2,800
Phillips (Alberta).—Pavillon d'immigration..	2,700
Battleford.—Pavillon d'immigration..	2,700
Saskatoon.—Edifice public..	300
	$15,900

M. URIAH WILSON: Je voudrais obtenir des explications concernant ces pavillons d'immigration.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires Indiennes): Regina a besoin d'un nouvel édifice. L'ancien pavillon a été enlevé et on a construit un sous-sol et fait d'autres réparations. Le pavillon qui était érigé sur l'ancien emplacement, n'était qu'une construction temporaire sans sous-sol. On construit un bâtiment nouveau à Regina ainsi qu'à Phillips. A Battleford, le pavillon a été construit il y a deux ans. A Saskatoon, des réparations sont nécessaires.

M. URIAH WILSON: Comment se fait-il que l'enlèvement du pavillon de Regina coûte $3,000, quoi que ce pavillon n'ait coûté que $2,800?

L'hon. M. OLIVER: Lorsque nous avons démoli l'ancien pavillon, nous avons construit un sous-sol sur le nouvel emplacement. Il n'y en avait pas sur l'ancien. Nous avons aussi amélioré les pavillons en général, de sorte que le coût de la démolition et des réparations a dépassé le prix de l'ancien bâtiment temporaire.

M. URIAH WILSON: Je veux bien que ces crédits soient votés pourvu que nous puissions obtenir des renseignements lors de la discussion du budget principal, si cela est nécessaire.

L'hon. M. FIELDING: Nous ne nous opposerons pas à la discussion de ces crédits lorsque le budget principal sera voté.

Sault-Sainte-Marie.—Pour draguer l'abord du quai, $14,600.

M. BOYCE: Relativement à l'abord du quai du Sault-Sainte-Marie dont j'ai parlé il y a quelques jours, le dragage de cet abord est-il inclus dans cette somme?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): C'est ce qui reste à faire, et cela terminera les travaux de l'exercice courant.

Colombie-Anglaise—rivière Skeena—améliorations, $762.38.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous enlevons des embarras dans le fond de la rivière, tels que du bois mort, etc. Les travaux commencent à l'ouverture de la navigation et de la saison de la pêche, et se poursuivent tout le temps. C'est une rivière navigable.

Provinces maritimes—dragage—$150,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous demandons cette somme pour payer les comptes qui sont dus pour dragage, tant pour les dragages faits par le Gouvernement que ceux donnés à l'entreprise dans les Provinces maritimes. Mais il y a un compte qui n'a pas encore été établi, et je propose que le crédit soit diminué de $25,000.

M. J. D. REID: Le ministre voudrait-il dire à qui cet argent est dû?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous devons $19,083 à W. G. Poupore et compagnie pour dragage dans la baie Miramichi; $19,610 à la Dominion Dredging Co., pour travaux à Chéticamp; $1,478 à Beazey et frères; $3,162 à Loggie à Caraquet; $9,983, à la Cape Breton Co., La Fourche; $31,362 à A. R. Loggie, à Dalhousie; $1,121 à la Maritime Dredging Construction Company; $10,000 environ à A. et R. Loggie, à Bathurst. Il y a un autre compte qui n'est pas encore établi et je ne demande pour ce compte que $10,000 environ. Nous devons aussi $19,083 à W. G. Poupore et compagnie à la baie Miramichi; $1,975 à Peter England. Ce qui fait un total d'environ $121,000. Les comptes à Bathurst et Loggieville devront être établis et je ne suis pas certain pour le moment de leurs chiffres.

M. J. D. REID: Est-ce que la maison A. et R. Loggie ont obtenu cette entreprise à la suite de soumission?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils ont obtenu l'entreprise du dragage à Dalhousie, Loggieville et Caraquet par soumission. On leur a permis ensuite de faire des travaux à Bathurst au même prix qu'à Caraquet, 0.41 la verge.

M. J. D. REID: Lors de la discussion des travaux de dragage, l'année dernière, on avait promis que tous ces travaux seraient donnés à l'entreprise, mais d'après ce que le ministre vient de dire, il paraîtrait que quelques-uns l'ont été sans demander de soumissions. Je suppose que le ministre sait que certains contrats ont été accordés pratiquement avant que des soumissions aient été demandées dans les journaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, il y a eu quelques cas de travaux urgents qu'il a fallu faire temporairement en attendant les soumissions.

M. J. D. REID: Le ministre sait que cette compagnie de dragage maritime a obtenu l'entreprise avant que la demande de soumissions fut publiée. On lui avait promis qu'elle aurait les travaux au prix de la plus basse soumission.

L'hon. M. PUGSLEY: Non. Ces travaux ont été faits à Gaspereau, et nous ne demandons aucun argent pour Gaspereau. Mon honorable ami me permettra de lui rafraichir la mémoire. Ces travaux étaient urgents et la drague de cette compagnie descendait le Saint-Laurent pour se rendre à la baie de Fundy; on demanda de la faire arrêter à cet endroit et de se mettre à l'œuvre immédiatement, avec l'entente que si la soumission de la compagnie était la plus basse, elle ferait les travaux; mais que si elle ne l'était pas elle serait payée pour les travaux exécutés dans l'intervalle au prix de la plus basse soumission. Mon honorable ami se rappellera que j'ai déclaré devant la Chambre à la session dernière, que je renouvellerais probablement les contrats aux prix de l'année précédente. Nous les avons renouvelés parce que notre expérience des années antérieures nous a montré que nous perdions de l'argent en demandant de nouvelles soumissions. Cette expérience nous a montré que lorsqu'un entrepreneur a déjà ses dragues rendues sur les lieux, et lorsqu'il exécute les travaux d'une façon satisfaisante et à des prix raisonnables, il est mieux de le laisser continuer plutôt que de demander de nouvelles soumissions. Dans les années précédentes nous avons perdu en demandant de nouvelles soumissions $200,000, que nous aurions économisées en continuant les contrats. C'est pourquoi, dans la plupart des cas, nous avons continué les contrats.

M. J. D. REID: La réponse de l'honorable ministre serait très bonne si je la comprenais comme il la comprend. Au sujet de l'affaire de Gaspareau, voici comment je la comprends, d'après ce que je lis dans les journaux. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Dans quels journaux?

M. J. D. REID: Dans le "Globe" de Toronto, le "Hearld" de Montréal et même le "Sun" de Saint-Jean (N.-B.). Le ministre dit qu'une drague de la compagnie de dragage maritime descendait le Saint-Laurent et que ces travaux étaient urgents. Je crois savoir qu'il n'existait pas réellement avant cela une compagnie de dragage maritime.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, elle possédait une drague avant cela.

M. J. D. REID: Elle pouvait posséder une drague quelques semaines auparavant,

mais la compagnie de dragage maritime a été constituée à la hâte; elle se compose d'un M. Moore, qui, je suppose, est le propriétaire du "Telegraph" de Saint-Jean (N.-B.) en société avec le ministre des Travaux publics.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, mon honorable ami est mal informé.

M. J. D. REID: Je répète seulement ce que j'ai lu dans le "Globe" de Toronto et le "Herald" de Montréal.

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette de dire que je ne suis pas propriétaire du "Telegraph" de Saint-Jean; je voudrais bien l'être.

M. J. D. REID: Or, ce monsieur Moore forme une compagnie appelée The Maritime Dredging Company. Il fit l'achat de ce dragueur à Montréal au mois de juillet, sachant que dès qu'il l'eût acheté, il ne lui restera plus qu'à le faire parvenir à Gaspareau. Il avait en main l'ordre de le faire, et, peut-on dire, d'exécuter le travail au prix qu'il voudrait bien fixer. Le ministre signifia au département, d'adjuger cette entreprise à M. Moore, et bien entendu, cela fut fait. Telle est la compagnie Maritime Dredging. Nous n'aurions pas su ce qu'elle était, si le "Globe" de Toronto et le "Herald" de Montréal, ne nous avaient pas appris que cette compagnie ne formait qu'un avec M. Moore. Le ministre sait qu'avant même la publication des avis, l'entreprise était adjugée à M. Moore au prix de la soumission la plus basse. Les travaux étaient en voie longtemps avant que les soumissions eussent été reçues.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelques jours seulement.

M. J. D. REID: Le dragueur parvint sur les lieux vers le premier d'août, et naturellement fut mis en activité. C'est ce qui me rend quelque peu suspectes ces entreprises de dragage. Le ministre avait là un ingénieur qui, autant que je sache, avait été jusque-là un homme assez respectable, jouissant d'une assez bonne réputation. Cet homme déclara au ministre que 20 cents la verge représenterait un bon et juste prix pour ce genre de travail. Il devait parler en connaissance de cause en fixant à 20 cents la verge la juste et raisonnable rétribution d'un tel travail; mais, dès que la soumission de M. Moore à 90 cents la verge fut sur le tapis, ce même ingénieur changea d'opinion dans le cours de la journée ou de la nuit. Un soir il s'endormit sur l'idée de 20 cents la verge cube, et le lendemain matin, il s'éveilla sur une estimation de 90 cents. C'est là un échantillon des changements à vue dans les prix pour dragage. Je n'hésite pas à dire qu'à 20 cents la verge, M. Moore réalisait un bénéfice, et que les autres 70 cents sont allés au "Telegraph" de Saint-Jean (N.-B.); en d'autres termes, le public canadien a payé un surcroît de 70 cents la verge cube pour mettre le parti libéral à même d'avoir un organe à Saint-Jean. Voilà ce qui s'est passé dans ce cas, et ce n'est pas le seul. L'enterprise a été adjugée à M. Moore à Gaspereau, dit-on, parce que son exécution était urgente; mais le ministre sait bien qu'une fois ces travaux exécutés, le port n'est pas en meilleur état qu'auparavant, car ce n'est qu'une partie des travaux à exécuter.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'était pas possible de continuer les travaux une fois la saison close.

M. J. D. REID: Ont-ils été repris depuis?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. J. D. REID: La travail a été interrompu et le dragueur envoyé ailleurs.

L'hon. M. PUGSLEY: En hiver?

M. J. D. REID: Mais même alors le travail fut interrompu, et rien ne se fit.

L'hon. M. PUGSLEY: Parce qu'ils ont jugé qu'ils perdraient de l'argent à ce prix, et nous avons assigné le dragueur du Gouvernement à cette besogne l'année suivante.

M. J. D. REID: A 90 cents la verge?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. J. D. REID: Ils auraient voulu, sans doute, avoir plus d'argent pour pouvoir acheter le "Sun" de Saint-Jean (N.-B.)

L'hon. M. PUGSLEY: Mais ils n'ont pas pu l'obtenir.

M. J. D. REID: Ils ont été envoyés ailleurs, où ils jugeaient que probablement les bénéfices seraient plus forts.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, ce même dragueur a été mis à l'œuvre à Saint-Jean au prix de 37 cents ½ de l'heure, plutôt que de continuer à Gaspereau au prix de 90 cents.

M. J. D. REID: Dans tous les cas, cela revient au même. J'avais cru comprendre de la bouche du ministre que les entreprises pour lesquelles on demandait des soumissions seraient adjugées ouvertement et franchement.

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien! très bien!

M. J. D. REID: Quand j'ai demandé que le dépouillement s'en fît en présence de plusieurs personnes, le ministre m'a donné l'assurance que le dépouillement s'en ferait en sa présence et celle d'un de ses fonctionnaires.

L'hon. M. PUGSLEY: En effet, c'est ce qui a toujours été fait.

M. J. D. REID: Si cela s'est toujours fait, comment se fait-il que dans le cas actuel, le ministre a écrit au sous-ministre pour lui signifier que l'entreprise devrait être adjugée au prix le plus bas de ceux soumissionnés en réponse à cet avis? Je ne conçois pas que le ministre puisse concilier ces deux choses.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est longtemps après que les soumissions eussent été reçues et ouvertes.

M. J. D. REID: Sans doute, comme le sait le ministre, j'ai tiré ce renseignement de ces papiers, mais il nous faudra y revenir à propos du rapport. Au point de vue de l'intérêt public, il ne me semble pas que le ministre devrait adjuger une entreprise sans mettre tous les soumissionnaires sur le même pied.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est bien cela.

M. J. D. REID: Le ministre sait bien que personne n'avait intérêt à soumissionner cette entreprise puisque déjà le dragueur était à l'œuvre.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est inexact du tout au tout.

M. J. D. REID: Je ne crois pas qu'il y ait d'erreur là-dessus. Je crois plutôt qu'au lieu de réduire de $25,000 cet item de $150,000, ainsi que le ministre déclare qu'il doit l'être, il faudrait le retrancher presque entièrement, vu la façon dont se poursuivent ces opérations de dragage. Je suis heureux d'avoir pu déjà, par mon intervention, sauver au pays $25,000, car il semble bien que l'on avait l'intention de fairé passer ce crédit dans sa totalité. On a tenté de nous faire croire que les MM. R. et A. Loggie n'avaient rien reçu, lorsque, cependant, nous trouvons ici qu'il leur a été payé une première fois $3,162, ensuite $31,362 et, finalement, $11,000. Il n'est pas étonnant que cet homme soit accouru pour donner son témoignage relativement à des quais en sciure de bois et autres choses de cette sorte.

M. CROSBY: Est-ce lui qui a acheté le quai en sciure de bois?

M. J. D. REID: C'est lui qui était prêt à l'acheter, et offrait d'en donner $500 de plus. C'est pour lui que nous votons cette année $45,000. S'il m'était donné de faire autant d'argent que cela, je n'hésiterais pas plus que lui à acheter des quais en sciure de bois. Il pouvait fort bien se payer le luxe d'un pareil quai, même au prix de $10,000. Voilà l'homme qui vient rendre témoignage. Nous lui payons de l'argent ce soir. Nous lui payons ce quai fait de sciure de bois. Il en achète une partie moyennant $3,500. Préparons-nous à lui voter cet argent, car, voyez-vous, il ne peut pas attendre.

M. CROSBY: Ne lui donnerez-vous pas le quai?

M. J. D. REID: Nous le lui donnons, mais d'une façon indirecte. Ce sont des choses comme celles-là qui font hésiter quelqu'un, quand il voit l'argent s'en aller de la sorte, et je tiens à dire au ministre que je protesterai toujours le plus énergiquement que je puis contre la façon dont ces entreprises sont accordées. Le ministre nous a déclaré il y a quelques minutes que des faits nouveaux étaient venus à sa connaissance depuis qu'il a été question de affaire-ci et qu'au moment de l'adjudication, les travaux avaient coûté au pays $200,000 de plus. Il va de soi qu'à cette époque il était très facile à ces hommes de se liguer puisqu'ils avaient obtenu cet ouvrage, ou qu'ils en étaient à peu près sûrs. Le ministre le leur avait dit, et ils ont pu s'entendre pour fixer les prix à leur guise. Si j'étais ministre, j'hésiterais à faire pareil aveu. Une couple d'individus comme ceux-là pourraient faire échec à l'administration. Beaucoup de ces travaux ne pressent pas, et, comme ces dragues ne trouveraient pour le moment à s'occuper nulle part ailleurs, le ministre aurait pu n'adjuger l'entreprise qu'à un prix plus raisonnable et peut-être épargner par là près de $200,000.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député pense-t-il qu'après avoir demandé des soumissions, j'eusse été excusable de ne pas adjuger les travaux au plus bas soumissionnaire, lorsque l'ingénieur en chef certifiait que le prix était raisonnable.

M. J. D. REID: Le ministre est un homme qui s'entend dans les affaires, et, si ç'avait été pour lui-même, il n'aurait pas accepté de faire faire l'ouvrage à des prix qu'ils savaient être exagérés. Il n'aurait pas dû tolérer qu'on volât le pays comme on le fait dans l'espèce.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas cru que ce fût un prix énorme.

M. J. D. REID: Si vous ne l'avez pas cru, je n'hésiterai pas à dire que vous ne connaissez pas votre affaire. Dans le cas des travaux à Gaspereau, l'ingénieur avait déclaré que 20 cents la verge était un prix raisonnable, et il semble que le ministre s'est montré bien peu homme d'affaires quand il a adjugé l'ouvrage à 90 cents la verge.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur s'était prononcé là-dessus. Lui et deux autres hommes d'expérience avaient déclaré que la chose valait 90 cents.

M. J. D. REID: Sans doute: il savait bien qu'en refusant son certificat, il risquait de perdre sa place dès le lendemain. Le ministre n'a qu'à faire un signe pour cela.

et il le sait parfaitement. Il dira par exemple à ses hommes: Vous savez que John T. Moore est en train d'acheter le "Telegraph" de Saint-Jean, et, pour le cas où vous refuseriez une déclaration conforme à mes désirs, il y a risque de votre emploi.

L'hon. M. PUGSLEY: Je serais fort chagrin d'avoir à parler ainsi à un ingénieur.

M J. D. REID: Non, je ne suppose pas que vous lui disiez la chose aussi ouvertement; mais vous le lui faites entendre.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce serait aussi mal que de le lui dire.

M. J. D. REID: Oh, non.

M. TURCOTTE: Un conservateur peut-être ferait cela, mais non pas un libéral.

M. J. D. REID: J'aurais regret de me dire libéral, et d'appuyer un ministre capable de faire pareille chose. Si l'honorable député trouve cela bien, j'espère qu'il restera toujours libéral et ne passera jamais de ce côté-ci de la Chambre. Le ministre des Travaux publics est un pécheur peu ordinaire, il faut bien que je l'admette; mais il a dans les autres administrations certains collègues tout aussi peu scrupuleux que lui. En tant que ces entreprises sont concernées, je proteste contre le vol qui se prépare au détriment du public.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne me plains pas de ce que l'honorable député ait jugé bon de soulever cette affaire dans le moment, mais j'attendrai que le rapport du comité des comptes publics soit soumis à la Chambre pour inviter la députation à discuter ces questions de dragage de la façon la plus large possible. Si je me suis rendu coupable de quelque négligence; je serai heureux qu'on me le signale, comme aussi toute irrégularité de la part des employés du ministère.

Je me suis efforcé de ne rien négliger relativement à toutes ces adjudications.

M. G. TAYLOR: Si cet item doit donner lieu à discussion, qu'il soit réservé.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne tiens pas à le discuter maintenant.

M. J. D. REID: Je ne veux pas laisser adopter un seul de ces articles, sans qu'il soit bien discuté.

M. G. TAYLOR: Alors qu'il soit réservé. Il importe d'adopter le bill des subsides et de le faire sanctionner, avant que le Sénat s'ajourne, afin que les fonctionnaires de l'Etat reçoivent leurs appointements.

L'hon. M. PUGSLEY: Que l'item soit réservé.

M. J. D. REID.

Lignes télégraphiques, Colombie-Anglaise, $9,000.

M. GOODEVE: Figure-t-il dans ce crédit quelque somme affectée aux lignes téléphoniques sur les lacs Arrow?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, ce crédit est affecté aux travaux déjà faits.

M. BARNARD: Combien y a-t-il de milles de lignes téléphoniques en Colombie-Anglaise?

L'hon. M. PUGSLEY: Je prends la chose en note et je donnerai ce renseignement quand mon budget principal viendra en discussion.

M. BARNARD: Le ministre a-t-il reçu une demande en obtention du prolongement des lignes télégraphiques de l'Etat jusqu'à Stewart?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Nous sommes à étudier la question de savoir s'il faut prolonger la ligne de Fort-Simpson à Stewart, soit construire un embranchement entre l'île et la terre ferme. Il y a certains obstacles à surmonter. Il est possible que nous établissions une ou deux stations de télégraphie sans fil, qui reviendraient à bien meilleur marché. J'ai l'intention de demander à mes collègues un crédit qui serait inscrit au budget supplémentaire, en vue d'établir ce raccordement.

M. BARNARD: Ce travail se fera-t-il cette année?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'espère.

Lignes télégraphiques, Saskatchewan et Alberta, $2,000.

M. J. D. REID: Allez-vous établir des lignes télégraphiques de l'Etat dans les autres provinces?

L'hon. M. PUGSLEY: L'Etat est propriétaire d'une ligne télégraphique en Colombie-Anglaise, dans les provinces d'Alberta et de la Saskatchewan, de Québec ainsi que dans les provinces inférieures, dans les parties du pays où un réseau télégraphique commercial ne serait pas établi.

Rémunération des services de l'administrateur du territoire du Yukon pour cinq mois, $2,500.

M. J. D. REID: Qui obtient cela?

L'hon. M. OLIVER: Arthur Wilson, si je ne me trompe. Le gouverneur a été appelé ici pour affaires, et ce monsieur a été chargé de l'administration, en son absence.

M. J. D. REID: Quel est cet Arthur Wilson?

L'hon. M. OLIVER: Il a été fonctionnaire du gouvernement local du Yukon, pendant quelque temps, mais il ne l'est plus aujourd'hui.

M. J. D. REID: Nous avons donc payé double traitement, pendant que le gouverneur était ici.

L'hon. M. OLIVER: Oui.

M. J. D. REID: Y avait-il quelque autre fonctionnaire de l'Etat, employé régulièrement, qui aurait pu remplir ces fonctions, pendant l'absence du gouverneur?

L'hon. M. OLIVER: Il n'y avait pas d'autre fonctionnaire de l'Etat dont la situation et les fonctions étaient de nature à autoriser sa nomination au poste de gouverneur-suppléant.

M. PRICE: Pourquoi l'administrateur a-t-il été appelé ici?

L'hon. M. OLIVER: Afin de se consulter avec le Gouvernement. Il se présente une foule de questions compliquées qu'on ne saurait convenablement traiter par voie de correspondance ou de dépêches, et l'on juge utile que le commissaire vienne à la capitale pour conférer avec le Gouvernement.

M. PRICE: Ces consultations d'ordinaire, durent-elles cinq mois?

L'hon. M. OLIVER: Non, mais vu les conditions climatériques, lorsque le commissaire se rendit à la capitale, il était assez légitime qu'il y fit un assez long séjour.

M. PRICE: En réalité, n'était-il pas à la recherche d'un nouvel emploi?

L'hon. M. OLIVER: Pas que je sache.

M. PRICE: N'est-il pas probable qu'il soit nommé percepteur des douanes ou appelé à un autre poste, à Vancouver?

L'hon. M. OLIVER: Pas que je sache. En fait, à ma connaissance, c'est tout le contraire.

M. J. D. REID: Le ministre du revenu de l'Intérieur peut-il nous dire s'il doit se produire une vacance à Vancouver?

L'hon. M. TEMPLEMAN: La rumeur publiée par les journaux à l'égard de la prétendue retraite de M. Bowell, à Vancouver, est absolument fausse est denuée de tout fondement. M. Bowell n'a pas la moindre velléité de se retirer, et d'ailleurs eût-il cette intention que M. Henderson ne demanderait pas cette charge.

Allocation à la veuve de feu John Gordon, journalier faisant partie du personnel employé aux réfections du canal du Sault-Sainte-Marie qui a été tué, pendant qu'il exerçait ses fonctions, $1,000.

M. STANFIELD: Je n'ai pas l'intention de m'opposer à cet item, mais je suis fâché que le ministre des Chemins de fer ne soit pas ici parce que je désirais attirer son intention sur un accident qui est arrivé il y a quelques jours sur l'Intercolonial à Folleigh, dans lequel trois hommes ont été tués. Un mécanicien, un chauffeur et un garde-frein. Le mécanicien laisse un famille de cinq enfants en bas âge et le garde-frein une famille de sept jeunes enfants. Ces familles sont absolument sans ressources à part les quelques dollars qu'elles ont reçus de la société de secours. Je voudrais prier le ministre des Finances d'attirer l'attention du ministre des Chemins de fer sur cette affaire et de voir s'il ne peut pas inscrire au budget supplémentaire quelque chose pour ces malheureux.

L'hon. M. FIELDING: Je serai heureux d'attirer l'attention du ministre des Chemins de fer sur les paroles de l'honorable député.

(Rapport est fait des résolutions adoptées.)

L'hon. M. FIELDING: Je propose l'adoption définitive des divers crédits que le comité a votés ce soir afin que les commis puissent les préparer et les comprendre dans un bill de finance qui sera présenté demain à la Chambre. Je demanderai ensuite que vous me permettiez de supprimer le bill de finance au journal pour que je puisse le déposer de nouveau demain.

M. l'ORATEUR: Ces crédits sont-ils adoptés?

(Les crédits sont lus pour la 2e fois et adoptés.)

L'hon. M. FIELDING: Il est entendu que le projet de loi de finance déposé tout à l'heure est rayé du rôle et qu'un bill de finance plus complet sera présenté demain.

TRAVAUX DE LA PROCHAINE SEANCE.

L'hon. M. FIELDING propose de lever la séance.

M. G. TAYLOR: Quels travaux prendra-t-on demain?

L'hon. M. FIELDING: Immédiatement après le bill de finance, nous prendrons les bills du ministre de l'Agriculture qui sont inscrits au feuilleton sous les numéros 19 et 20 et probablement aussi le bill du ministre du Revenu de l'intérieur, n° 18 du feuilleton avec le bill de l'honorable ministre des Travaux publics, n° 22 du feuilleton. La Chambre siégera ensuite en comité des subsides et le ministre des Travaux publics présentera ses crédits.

M. G. TAYLOR: Le bill de l'immigration ne sera pas discuté demain?

L'hon. M. FIELDING: Non, le ministre de l'Intérieur ne pourra pas assister à la séance.

(La motion est adoptée et la séance est levée à dix heures du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Séance du jeudi, 17 mars 1910.

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

1re LECTURE

Du projet de loi (n° 166) relatif au contrat d'assurance déposé par M. Fielding:

Du projet de loi (n° 167) constituant civilement la compagnie du chemin de fer de Montréal à Kapitachuan et à la baie de Rupert, déposé par M. Gervais.

Du projet de loi (n° 168) relatif à la compagnie du chemin de fer de Calgary à Fernie, déposé par M. Macdonald.

Du projet de loi (n° 169), relatif à la compagnie du chemin de fer de Montréal aux comtés du sud, déposé par M. Geoffrion;

Du projet de loi (n° 170), constituant civilement la corporation épiscopale catholique de Temiskaming, déposé par M. George Gordon;

Du projet de loi (n° 171), relatif à la banque Dominion, déposé par M. Macdonell;

Du projet de loi (n° 172), relatif à la compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic, déposé par M. Black.

DEPOT D'UN RAPPORT RELATIF AUX PLANS DE LA COMPAGNIE DE TRANSMISSION D'ENERGIE DU SAINT-LAURENT.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Je demande à déposer sur le bureau un rapport signé par l'ingénieur en chef du ministère des Travaux publics, par l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et des Canaux, et par l'ingénieur en chef du ministère de la Marine et des Pêcheries, relatifs aux requêtes et aux plans soumis par la compagnie de force motrice du Saint-Laurent, ce dernier daté d'Ottawa, le 15 décembre 1908.

Je dépose ces documents à la demande de l'honorable représentant de Westmoreland (M. Emmerson), et, comme on porte beaucoup d'intérêt à cette question, et vu que le premier rapport relatif aux plans modifiés a été déjà mentionné dans les " Débats ", je vais lire ce rapport, afin qu'il puisse également être inséré au hansard.

Ministère des Travaux publics du Canada,
Bureau de l'ingénieur en chef,
Ottawa, le 15 déc. 1908.

Monsieur, Nous avons l'honneur de vous soumettre notre rapport relatif à la requête de la compagnie de force motrice du Saint-Laurent, à responsabilité limitée, adressée à Son Excellence le Gouverneur général siégeant en conseil des ministres, demandant permission de construire certaines digues dans le fleuve Saint-Laurent.

Nous n'avons pas devant nous de plans détaillés, et notre rapport est conçu d'après les renseignements qu'on nous a fournis.

1° Une estimation superficielle démontre qu'il est possible de développer approximativement 800,000 chevaux-vapeur effectifs grâce aux endiguements projetés; que la création de cette énorme quantité de puissance hydraulique serait d'une grande importance à la région en question, vu que l'expérience a démontré que dans le voisinage de ces vastes chutes d'eau il s'établit des industries considérables et des villes se développent. Cependant, les objections qui surgissent sont quelque peu sérieuses. En premier lieu, les plans qui ont été soumis sont de nature à nuire au canal de Cornwall, ce qui, dans notre estime, ne peut être toléré. On doit préserver l'intégrité de ce canal en son entier et, conséquement, il faudrait modifier les plans soumis afin de conserver intact ce canal si important. Il est vrai que la compagnie se propose de construire une écluse séparée en amont de l'écluse n° 20, dans le but d'atteindre le niveau projeté, mais cette écluse exigera la construction d'une digue à claire-voie pour permettre aux navires de passer par ce canal et cet ouvrage servira nécessairement à l'écoulement de la grande masse des eaux du fleuve; mais cela sera cause que les courants qui passeront de chaque coté de cet ouvrage rendront la navigation excessivement dangereuse. En outre, s'il arrivait un accident sur l'une ou l'autre de ces digues, cela occasionnerait un long retard à la navigation sur tout ce réseau.

2° Les plans mentionnent une seule écluse de canal sur la rive américaine, dans le chenal du sud, laquelle remplacerait le canal de Cornwall. Le chenal à partir de l'écluse projetée au pied de l'île Cornwall est tellement rapide et inégal qu'il rendrait cette route dangereuse; dans notre estime l'écluse projetée ne pourrait convenir si l'on tient compte le toutes ces difficultés que nous venons d'énumérer. Il ne semble pas nécessaire jusqu'à présent de mentionner un endroit plus convenable à la construction de cette écluse, endroit où les difficultés de la navigation seraient moins grandes.

3° La digue supérieure dont il est question dans les plans projetés et qui s'étendraient de l'île du Long-Sault jusqu'à l'extrémité supérieure de l'île Barnhart, se trouve, en vérité, en ligne parallèle à celle du courant, et servira de barrage de trop-plein avec dix vannes en maçonnerie à chaque extrémité. Il n'y a aucun doute possible que cette digue doive, nécessairement, régler le niveau de l'eau en amont. La digue inférieure, celle de l'extrémité-est, et qui serait construite de façon à former la lettre " A " réunissant la terre ferme à la rive de l'Ontario à l'extrémité inférieure de l'île Barnhart, ne servirait pas beaucoup, à notre avis, du moins, à règler le niveau de l'eau. On a retiré tout l'avantage possible des chenaux naturels à seule fin de fournir un développement économique de puissances, en barrant, pour ainsi dire, tout le chenal canadien et en faisant décharger celui-ci dans le chenal américain, au sud de l'île Barnhart, l'eau au nord de cette île se trouvant comme dans un bassin.

Quant à la décharge des eaux qui se trouvent en amont de la digue où se trouveraient ces vannes en pierre, elle atteindrait un volume tel et les courants contraires se trouveraient tellement grands qu'il deviendrait hasardeux pour un steamer de tenter de passer parallèlement par le chenal au sud de l'île du Sheik.

4e l'effet de la glace et du frasil sur le courant supérieur de la rivière est de nature telle qu'il deviendrait très difficile d'exprimer une opinion certaine. Il n'y a pas de doute que le frasil se forme dans les rapides des Galops et dans le rapide du Plat, et qu'une grande masse de glaces plus ou moins brisées est entraînée par le courant, et cela d'une façon continue. Le chenal dans les environs de Brockville est ordinairement tenu lilbre par la compagnie des bateaux traversiers, et si l'on construisait la digue en question, il se formerait un champ de glaces au-dessus de cet ouvrage, et il deviendrait difficile de dire quel chemin prendront les glaçons, le frasil ou la glace compacte s'ils ne remplissent complètement l'espace libre en amont de la digue. Le rapport de la commission sur les inondations de Montréal en 1889 établit que le 8 avril on a trouvé 2 ou 3 pieds de glace attachée au rivage et de 10 à 24 pieds de frasil, et cela entre les rapides de Lachine distance de 20 milles, on a compté 99,-216,000 verges cubes de banc de glace ne 216,000 verges cubes de champs de glace et 252,601,000 verges cubes de frasil, l'eau ne comptait que pour 467,212,000 verges cubes soit un total de 819,029,000 verges cubes, ce qui nous donne une petite idée des proportions qu'il faut établir.

Les conditions qui favorisaient ce frasil étaient plus propices dans la région que nous venons de mentionner que dans celle que nous étudions maintenant. Quoi qu'il en soit, il peut, certes, se former beaucoup de frasil et de fragments détachés de glace compacte aux points indiqués, de telle sorte que le courant supérieur ait probablement un résultat que personne ne peut prédire d'une facon exacte, mais qui serait, à n'en pas douter, à peu près le même que celui constaté par cette commission, résultat qui serait dommageable au pied du rapide du Plat et à celui des Galops.

5° La compagnie de navigation Richelieu-Ontario entretient un service quotidien de steamers entre Kingston et Montréal; le nombre des touristes qui passent par cette ligne augmentent sans cesse, si nous sommes bien informés. L'une des émotions de ce voyage, c'est de "sauter" les rapides du Long-Sault, qui, cela va sans dire, disparaîtraient, si l'on construisait la digue projetée. Mais il y a plus: nous nous demandons si un navire pourrait faire le voyage de Kingston à Montréal dans une journée, s'il lui fallait passer par le canal Cornwall ou par l'écluse projetée sur la rive américaine. Les intéressés ont soulevé de fortes objections contre ce projet.

6° La destruction possible de la digue projetée par des forces naturelles ou par la malice de toute personne malintentionnée, (un tremblement de terre pourrait détruire cette digue) et, certes, quelques livres de dynamite entre les mains d'un homme intelligent seraient beaucoup plus désastreuses. Le volume de l'eau que cette digue pourrait retenir serait suffisamment grand, si on le distribuait, même avec parcimonie, pour détruire la plus grande partie de la ville de Cornwall et le canal ou la partie de ce dernier qui se trouve en aval de la digue; elle inonderait avec les eaux du lac Saint-François une grande partie des propriétés riveraines protégées par la jetée de la baie de la Faim, mais, à n'en pas douter, le canal de Soulanges, aussi bien que les villages riverains entre le lac Saint-François et le lac Saint-Louis. On se demande si l'on pourrait prévenir cette crue subite des eaux des lacs Saint-François et Saint-Louis. L'expérience, acquise sur une très petite échelle nous porterait à croire que ces dommages s'étendraient jusqu'aux parties inférieures de Montréal, après la destruction possible du canal Lachine.

7° Les plans indiquent une très faible proportion du développement d'énergie sur le côté canadien ; autant qu'il nous est possible d'en juger, on projette de développer au delà de quatre-vingt pour cent (80 p.c.) de l'énergie aux Etats-Unis; naturellement, ce serait là une très injuste répartition de l'énergie en question. En tout cas, si le projet venait à être mis à l'étude, il faudrait le modifier sensiblement afin d'assurer une plus équitable répartition du développement de l'énergie.

8° Pour ce qui est du projet en entier, il serait essentiel de prescrire que tous les plans des barrages, écluses, etc., de l'entreprise projetée devront être d'abord approuvés par les ingénieurs respectivement responsables envers le Canada et les Etats-Unis, qui devront s'accorder là-dessus. Le détail des travaux en question devrait être de nature à recevoir l'approbation commune des ingénieurs des deux pays. Que ce soit là un but pratique à atteindre, c'est ce que nous ne saurions dire; mais il est évident que l'intérêt du Canada est tel, que nulle partie des travaux ne devrait être mise en marche à moins de l'examen le plus attentif et de l'inspection la plus rigoureuse de la part des ingénieurs de ce pays. Il est certain que les Etats-Unis prendront la même attitude sur la question, bien que leur intérêt soit insignifiant comparé au nôtre, vu qu'ils possèdent si peu de terrain au bord du Saint-Laurent, en aval de la source d'énergie en question.

9° Nulle corporation privée ne devrait être autorisée à régler à son gré le niveau des eaux d'un fleuve aussi important que le Saint-Laurent.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur le ministre, vos obéissants serviteurs,

(Signé): EUGENE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef au ministère des Travaux publics du Canada.

(Signé): M. J. BUTLER,
Ingénieur en chef au ministère des Chemins de fer et des Canaux.

(Signé): WM P. ANDERSON,
Ingénieur en chef au ministère de la Marine et des Pêcheries.

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DU SERVICE CIVIL.

M. BEAUPARLANT demande à déposer un projet de loi (n° 175) portant modification de la loi du service civil.

Des VOIX: Expliquez-le.

M. BEAUPARLANT: Monsieur l'Orateur, l'objet de ce projet de loi est de rendre passible de saisie toute partie quelconque du salaire ou traitement de quiconque est à l'emploi de l'Etat, de quelque manière ou à quelque titre que ce soit. A l'heure actuelle, la situation offre à cet égard quelque chose d'intolérable. L'ouvrier qui gagne un dollar et demi par jour à faire sur la rue ou ailleurs un travail parfois très pénible, est exposé, s'il a le malheur de devoir à quelqu'un, à se voir saisir son salaire, tandis que le fonctionnaire public, qui gagne bien plus aisément des appointements plus considérables, peut se moquer de ces créanciers.

Il y a quelques jours se trouvait à l'hôpital un pauvre homme à qui il était dû trois petits comptes. Ces comptes furent présentés aux trois débiteurs, qui ne voulurent pas même donner un sou à ce pauvre homme; c'étaient des employés de l'Etat qui reçoivent entre $1,200 et $2,000 par année. Je prétends que la loi ne devrait pas souffrir un tel déni de justice. Ce projet de loi, je le sais, ne laisse pas d'offrir certains inconvénients; je crois néanmoins que le principe de la justice et des droits égaux pour tous doit l'emporter. J'ai quelque peu étudié la question et me propose de la traiter de façon plus complète à l'occasion de la 2e lecture du bill. Estimant qu'il y a lieu de mettre fin à la situation actuelle, je considère que le mieux à faire est de modifier la loi du service civil, chapitre 15 des lois de 1908, en y ajoutant, à titre d'article 47a, la disposition suivante:

Toute somme d'argent ou tous appointements dus ou revenant à quelque personne à l'emploi du gouvernement du Canada pourront être saisis en toute province du Canada, conformément aux lois et aux règles de procédure en vigueur dans cette province.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. J. A. CURRIE demande à déposer un projet de loi (n° 174) portant modification de la loi des chemins de fer.

Des VOIX: Expliquez-le.

M. CURRIE: On sait que la loi édictée l'an dernier à l'égard du ralentissement de la vitesse des trains, aux passages à niveau où il est arrivé quelque accident au cours des dix années dernières, a suscité de graves embarras aux voyageurs aussi bien qu'aux compagnies de chemin de fer. Les commis voyageurs et d'autres personnes se plaigent du retard qui en résulte, et ceux qui s'occupent de recevoir et d'expédier des marchandises se trouvent dans une situation très embarrassante par suite du retard de huit à dix jours qu'occasionne l'application de l'article que l'on a,—un peu trop à la hâte peut-être,—adopté à ce sujet l'an dernier. Cet article est ainsi conçu:

Nul train ne doit traverser une voie publique à un passage à niveau à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, tant que ce passage à niveau ne sera pas protégé à la satisfaction de la commission, s'il est arrivé, à ce passage à niveau, subséquemment au premier jour de janvier mil neuf cent, un accident produit par un train en mouvement et qui a causé des blessures corporelles à quelque personne se servant de ce passage à niveau ou qui en a entraîné la mort; et nul train ne doit traverser une voie publique à une vitesse de plus de dix milles à l'heure à un passage à niveau où la compagnie ne se sera pas conformée à une ordonnance de la commission à l'effet d'assurer la protection, la sûreté et la commodité du public.

Le projet de loi que je demande à déposer tend à faire insérer à la première ligne de cet article les mots suivants:

Lorsque la commission l'ordonne.

A la plupart des passages à niveau où il s'est produit des accidents, on peut apercevoir les trains à un demi-mille de distance de chaque côté; mais comme des accidents y sont arrivés par suite de la négligence des particuliers, peut-être même pour cause d'ivresse, les compagnies de chemin de fer se trouvent naturellement obligées, par cet article, d'y relentir la vitesse de leurs trains. L'amendement que je propose autoriserait la commission à ordonner aux compagnies de chemin de fer de ralentir la vitesse de leurs trains aux passages à niveau déclarés dangereux jusqu'à ce qu'on les ait protégés. Je me plais à espérer que cette disposition recevra l'approbation de la Chambre; et si je dépose maintenant mon projet de loi, c'est pour qu'on puisse l'examiner en même temps que le bill portant modification de la loi des chemins de fer que doit déposer la ministre des Chemins de fer.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS.

DRAGAGE.—LA MAISON A. ET R. LOGGIE.

M. CROCKET demande:

1. Depuis le 31 mars 1909, quelle somme a été payée à la maison A et R. Loggie, pour dragage à Dalhousie, Bathurst, Caraquet et Loggieville?

2. Tout ce qui était dû à ces entrepreneurs pour dragage exécuté aux endroits susdits durant la saison de 1909 est-il soldé? Dans la négative, combien leur est-il encore dû sur l'ouvrage de la dernière saison?

3. Ces entrepreneurs ont-ils exécuté, durant la saison de 1909, du dragage à des endroits autres que ceux qui sont mentionnés plus haut? S'il en est ainsi, quels sont ces endroits et quelles sommes leur ont été payées à compte de tel ouvrage?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Bathurst	$ 5,366.48
Caraquet	10,000.00
Dalhousie	Rien
Loggieville	Rien
	$16,366.48

2. a) Non.

b) Caraquet, $3,162.64; Dalhousie, $31,-352.50; Loggieville, montant réclamé: $10,-691.10; Bathurst, montant réclamé: $24,-710.29. Le ministère s'occupe du règlement de ces deux dernières réclamations dont le chiffre ne lui paraît pas exact.

3. a) Oui.

b) Campbellton (N.-B.).

c) Il n'a pas été fait de paiement.

DEPOT D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que demain la Chambre passe à l'examen, en comité général, d'un projet de résolution ainsi conçu:

1. Il y a lieu de prescrire que le Gouverneur en conseil pourra, de temps à autre avancer et payer aux commissaires du port de Montréal, ci-après appelés la "corporation" en sus des sommes que le Gouverneur en conseil aura été antérieurement autorisé à avancer à la corporation en exécution de quelque loi, et qui, à la date de l'adoption d'une loi basée sur les présentes résolutions, n'auront pas été ainsi avancées, telles sommes d'argent, n'excédant pas en totalité six million de dollars nécessaires:

a) Pour solder et racheter des obligations de la corporation de la valeur, au pair, de cent mille dollars, échéant en l'année 1910; et

b) Pour permettre à la corporation de terminer la construction des installations terminales du port de Montréal, pour lesquelles les plans, les devis et les estimations ont été approuvés par le Gouverneur en conseil, et pour construire telles autres installations terminales qui sont nécessaires pour outiller convenablement ledit port, et pour lesquelles les plans, les devis et les estimations auront été approuvés par le Gouverneur en conseil, avant que les avances soient faites;

2. Que durant la période de construction des installations terminales mentionnées dans ces résolutions, l'intérêt payable sur les obligations, recevables par le ministre des Finances, en échange de telles avances, devra être considéré comme fonds requis pour achever lesdites installations et fera partie du coût de leur construction, et ledit intérêt peut être servi à même ladite somme de six millions de dollars;

3. Que, lors de l'octroi de quelques avances à elle faites, la corporation déposera entre les mains du ministre des Finances des obligations de la corporation en valeur, au pair, égale aux sommes ainsi avancées, lesdites obligations remboursables dans les vingt-cinq années à compter de la date de l'émission, et portant un intérêt, payable semi-annuellement, de trois et demi pour cent par année;

4. Que le principal et l'intérêt de toutes sommes avancées en exécution de la loi basée sur ces résolutions seront payables, en conformité de la deuxième des présentes résolutions, sur le revenu de la corporation mentionnée à l'article 8 du chapitre 10 des Statuts de 1896, et constitueront une charge que ce revenu aura à supporter tout comme si ces sommes ainsi avancées avaient été empruntées par la corporation par application dudit chapitre 10.

(Adopté.)

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE AUX APPAREILS EN VERRE.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) propose que la Chambre passe demain à l'examen, en comité général, d'un projet de résolution ainsi conçu:

Il y a lieu de légiférer relativement à l'essai, à la marque, à la vente et à l'usage des appareils en verre servant à analyser le lait, et d'autoriser le Gouverneur en conseil à faire des règlements à cette fin et à imposer des amendes pour contravention à ces règlements.

(Adopté.)

QUESTION RELATIVE A LA MAGISTRATURE DU MANITOBA.

M. A. HAGGART: Avant que la Chambre aborde l'ordre du jour, j'aimerais à appeler l'attention du Gouvernement sur une question assez urgente. Il y a quelques semaines, on nous faisait savoir, en réponse à certaine question inscrite au feuilleton de la Chambre, que le barreau du Manitoba avait demandé la nomination immédiate d'un juge alléguant que les affaires judiciaires étaient de plus en plus en retard.

Ceux qui souffrent de cette vacance, les membres de la profession légale et les plaideurs intéressés recevraient avec respect toute nouvelle déclaration du Gouvernement au sujet de la date à laquelle il prendra les mesures législatives ou exécutives nécessaires pour la remplir.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Ce n'est assurément pas la première fois depuis le peu de temps que j'occupe le poste de ministre de la Justice que, une législature provinciale ayant décrété la nomination d'un nouveau juge, les intéressés manifestent le désir qu'elle se fasse sans délai. Cette position de juge au Manitoba à laquelle l'honorable député fait allusion a été créée il y a plus de quinze mois, si je ne me trompe. Je puis faire erreur quant au délai, mais l'événement n'est certainement pas de date récente. La position a été créée aux termes d'une loi provinciale qui devait entrer en vigueur lors d'une proclamation du gouvernement de la province; et cette prescription ayant

été inscrite dans le recueil des lois provinciales, les choses sont restées dans le statu quo, sans qu'aucune plainte ne se fit entendre relativement aux procès, jusqu'au 9 de février de l'année courante, date de la proclamation, et le même jour j'ai reçu d'un fonctionnaire du gouvernement de Manitoba un télégramme m'annonçant que la loi avait été mise en vigueur.

Chacun sait, j'imagine, que, lorsqu'une loi provinciale crée une position de juge, le titulaire ne peut pas être nommé avant qu'on ait pourvu à son traitement. Cette nomination pourrait demeurer lettre morte si l'autorité compétente ne fixait pas le traitement attaché à la position. Ce traitement ne peut être fixé que par une loi de la législature fédérale, et je prie respectueusement l'honorable député de considérer que, depuis le 9 de février, cette législature n'a pas retardé induement d'adopter cette loi, ce qui est nécessaire avant que le Gouvernement, ou le ministre de la Justice, puisse convenablement s'occuper du choix de celui qui remplira cette position. Je n'ai aucun doute que le Parlement fera en temps et lieu la démarche qu'il croira sage; mais je suis d'avis que, puisque la législature de Manitoba qui a créé cet emploi, ou le gouvernement provincial qui comprend le procureur général chargé de l'administration de la Justice dans la province, a souffert que cette loi demeurât lettre morte pendant plus d'un an avant qu'il ait fait des démarches pour la mettre en vigueur, il n'y a pas lieu de pousser les hauts cris parce que le Parlement attend deux mois avant d'adopter les prescriptions législatives nécessaires pour que la loi provinciale puisse s'appliquer.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. ARMSTRONG: Je voudrais savoir à quelle date je puis espérer avoir communication de deux rapports dont la Chambre a ordonné le dépôt le 15 décembre, dans un cas, et le 24 décembre, dans l'autre. L'un des rapports a trait à la nomination d'un peseur officiel dans le port de Montréal, et l'autre se trouve au secrétariat d'Etat, j'imagine.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Nous irons aux informations.

LES CANAUX DE L'ETAT DE NEW-YORK.

M. GEORGE H. PERLEY: Relativement au bref débat qui a eu lieu l'autre jour à propos des canaux de l'état de New-York, j'ai reçu une lettre du sous-surintendant des travaux publics à Albany, lettre que j'ai montrée au ministre de la Justice qui a suggéré de la consigner dans le hansard. Je le lirai donc, si la Chambre me le permet:

M. AYLESWORTH.

FREDERICK C. STEVENS, surintendant.
WINSLOW M. MEAD, sous-surintendant.
Etat de New-York,
Bureau du surintendant des Travaux publics,
Albany, 15 mars 1910.

Injustice commise à l'égard des bateaux canadiens.

Monsieur Geo. H. Perley,
Chambre des communes,
Ottawa (Ont.)

Mon cher monsieur,—Je reçois une copie du compte rendu des débats de la Chambre des communes, du vendredi, 11 mars, et je prends note de la discussion rapportée à la page 5323 et relative au traitement injuste auquel sont soumis les bateaux canadiens dans les canaux de l'état de New-York, et je constate avec plaisir que vous avez mis dans les archives la communication sur ce sujet, datée du 16 février, que je vous ai transmise et dans laquelle j'avais tâché d'énoncer tous les faits avec clarté.

Comme renseignement supplémentaire, je dirai qu'il n'y a pas dans l'état de New-York de canaux de navigation qui ne soient pas possédés et administrés par l'Etat. Le canal Delaware-Hudson, qui était ci-devant la propriété de la compagnie du canal Delaware-Hudson devenue plus tard la compagnie Delaware-Hudson, n'appartient plus à cette dernière et n'est pas à l'heure qu'il est utilisé comme canal. Il y a plusieurs autres petits canaux en différentes parties de l'Etat, mais ce sont tous des canaux producteurs de force motrice qui ne peuvent intéresser votre Gouvernement d'aucune manière.

Si, après que nous vous aurons complètement exposé l'attitude que prend ce département, il restait dans l'esprit de quelqu'un un doute concernant la justice du traitement auquel seraient soumis les bateaux appartenant à des Canadiens, je ne pourrais que suggérer aux intéressés canadiens de tenter une épreuve en demandant un congé pour des bateaux canadiens dans les canaux de l'Etat. Je puis vous affirmer qu'il n'y aurait pas d'inégalité de traitement, et que tout ce qu'on exigerait ce serait l'observation des prescriptions de l'article 172 du chapitre 13 des lois de 1909, désigné sous le titre de loi sur les canaux, prescriptions qui s'appliquent aux bateaux dont les propriétaires demeurent dans d'autres états de l'Union aussi bien qu'aux bateaux canadiens. Les prescriptions de la loi en question ne sont certainement pas difficiles à observer.

Votre tout dévoué,
WINSLOW M. MEAD,
Sous-surintendant des travaux publics.

J'ai compris que le ministre de la Justice fera examiner la question par son département et qu'il soumettra à la Chambre un rapport sur ce sujet. Je crois donc que le département devrait en même temps prendre connaissance de cette lettre, du consentement du ministre.

ADOPTION D'UNE LOI DE FINANCE PROVISOIRE.

La Chambre se déclare en comité des voies et moyens.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Hier, la Chambre, siégeant en comité des voies et moyens, a accordé, au moyen de deux résolutions, les fonds né-

cessaires au paiement des crédits votés jusqu'à ce jour par le comité des subsides. Subséquemment, le comité des subsides a ouvert d'autres crédits et cela a eu lieu hier soir. Il faut maintenant que le comité des voies et moyens adopte une résolution embrassant ces nouveaux crédits. Je propose donc:

Que pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public pendant l'exercice expirant le 31 mars prendre sur le fonds consolidé du revenu du Canada.

Cette résolution n'a trait qu'aux crédits votés hier par le comité des subsides.

(La motion est adoptée. Il est faire rapport de la résolution qui est lue une 1re et une 2e fois et adoptée.)

L'hon. M. FIELDING demande à déposer un projet de loi (n° 173) accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour subvenir aux dépenses du service public pendant les exercices expirant respectivement le 31 mars 1910 et le 31 mars 1911.

—Ce bill embrasse les crédits votés hier soir et ceux qui avaient été votés précédemment. Hier, j'avais déposé un bill de finance, mais je l'ai retiré ensuite afin d'en présenter un plus complet cet après-midi.

(La motion est adoptée. Le bill est lu une 1re et une 2e fois, délibéré en comité général, rapporté, lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION D'UN BILL CONCERNANT LES INSECTES DESTRUCTEURS.

Le bill (n° 20), déposé par M. Fisher, a l'effet de prévenir l'introduction ou la diffusion d'insectes destructeurs et autres fléaux et de maladies de la végétation est lu une 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): J'ai donné quelques explications touchant le projet de loi, lorsque j'ai déposé celui-ci. Dans une circonstance antérieure, le Parlement a adopté une loi désignée sous le non de loi concernant le kermès de San José pour prévenir l'introduction de ce fléau en particulier. Cette loi a eu d'heureux résultats, mais dans le cours de la dernière année nous avons été menacés d'autres fléaux, entre autres celui des lipares cul brun, insectes qui sont venus d'Europe aux Etats-Unis et qui ont déjà causé un grand dommage aux vergers et aux arbres du pays voisin. Heureusement, quelques-uns seulement se sont introduits au Canada. L'an dernier, nous avons été menacés d'une invasion de ce fléau et j'ai prié les importateurs de jeunes plants de permettre que ces plants fussent examinés et détruits lorsqu'on y découvrait les œufs ou les nids de cet insecte. A l'honneur de nos pépiniéristes, je dois dire qu'ils ont volontiers prêté leur concours aux spécialistes du département. Cependant, je n'étais pas autorisé à agir par un acte du Parlement, et nous n'avons pas pu faire ce qui est juste et raisonnable, c'est-à-dire indemniser ceux dont nous avions détruit les plants.

Le même état de choses a prévalu cet hiver. J'ai fait examiner par plusieurs employés les importations des pépiniéristes, et de nouveau les importateurs se sont soumis de bonne grâce aux mesures qu'il a fallu prendre dans leur intérêt et pour le bien du pays.

Toutefois, je crois qu'il est nécessaire que des pouvoirs soient conférés au département par un acte du Parlement, car à un moment donné un importateur pourrait refuser de prendre les mesures nécessaires et nous serions incapables de l'y obliger. Son refus pourrait avoir pour résultat l'introduction d'insectes nuisibles de sorte que les sacrifices des autres auraient été faits en pure perte.

Dans les circonstances, j'ai fait rédiger ce projet de loi, après m'être consulté avec les rédacteurs des lois et les spécialistes en entomologie et en botanique attachés au département. J'ajoute que l'incertitude où nous sommes quant à ce que nous avons à craindre de ces insectes nous empêche de définir clairement et distinctement dans le bill les mesures à prendre. Il faut avoir recours à certains moyens pour nous protéger contre le kermès de San José et à d'autres moyens pour nous prémunir contre le liparus cul brun et, dans le cas d'autres insectes nuisibles, il faudrait prendre des mesures différentes. Par conséquent, je demande que le Gouverneur en conseil soit autorisé à définir ce qu'il y a à faire et à permettre au département de faire ce qu'il faut. A cet égard, nous avons pris modèle sur une loi adoptée dernièrement en Grande-Bretagne et qui, je crois, a eu des résultats très satisfaisants.

M. ARMSTRONG: Faudra-t-il nommer un grand nombre de fonctionnaires dans les postes de douane, dans l'affirmative, combien en nommera-t-on?

Le Gouvernement fera-t-il faire cette inspection par quelqu'un de ses fonctionnaires déjà établis à ces postes, et pourra-t-il se dispenser de faire de nouvelles nominations?

L'hon. M. FISHER: Je ne crois pas qu'il y ait besoin de nommer aucun fonctionnaire nouveau à la douane. Nous ferons les règlements de telle sorte que nous serons avertis de l'arrivée des paquets de plantes et arbustes, et nous enverrons quelqu'un en faire l'examen avant qu'on les distribue dans le pays. Nous avons déjà des stations où les plants et arbustes importés sont fumigés contre le pou San José. Nous serons peut-être obligés

d'ordonner, par proclamation probablement, que l'importation d'arbustes étrangers pouvant amener l'invasion d'un insecte dans le pays, soir déclarée aux ports douaniers où les fonctionnaires qui s'occupent déjà de combattre le pou San José pourront surveiller ces importations. Il arrivera peut-être que nous serons quelquefois obligés d'envoyer un entomologiste à ces ports lorsqu'il en sera nécessaire, mais nous ne nous attendons pas et n'avons pas l'intention de nommer un grand nombre d'employés pour cet objet.

M. ARMSTRONG: Je ne puis m'empêcher de dire que je crois que le bill est un pas dans la bonne voie.

L'hon. W. S. FIELDING: Pour faciliter l'adoption du bill de finance, je propose le renvoi de la discussion.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

SANCTION ROYALE.

L'huissier à verge noire apporte un message du suppléant de S. Exc. le Gouverneur général, ainsi conçu:

Monsieur l'Orateur, Son Honneur le suppléant de Son Excellence le Gouverneur général requiert la présence immédiate de votre honorable Chambre dans la salle du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur s'y rend avec la Chambre, et, de retour,

M. l'Orateur fait rapport qu'il a plu à Son Honneur le député-gouverneur, de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants:

Loi modifiant la loi du revenu de l'intérieur.

Loi concernant la Phœnix Assurance Company, Limited.

Loi concernant la Kamloops and Yellowhead Pass Railway Company.

Loi concernant la Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company.

Loi concernant la Edmonton and Slave Lake Railway Company.

Loi concernant la Nicola, Kamloops and Similkameen Coal and Railway Company.

Loi concernant la West Ontario Pacific Railway Company.

Loi concernant la South Ontario Pacific Railway Company.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest.

Loi concernant la Walkerton and Lucknow Railway Company.

Loi concernant la compagnie dite The Montreal, Ottawa and Georgian Bay Canal Company.

Loi concernant l'Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company.

Loi concernant la Kettle River Valley Railway Company.

Loi concernant la St. Maurice Valley Railway Company.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest.

Loi concernant la Eastern Townships Railway Company.

Loi constituant en corporation la caisse dite The Merchant's Bank of Canada Pension Fund.

Loi pour faire droit à George Robert Buttonshaw.

Loi pour faire droit à Hope Eileen Moreland Drinkle.

Loi concernant la compagnie d'assurance sur la vie Union.

Loi constituant en corporation la Merchants and General Insurance Company.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo.

Loi concernant la Manitoba and North-Western Railway Company of Canada.

Loi concernant la Vancouver and Coast-Kootenay Railway Company.

Loi modifiant la loi de contrôle des graines.

Loi concernant un brevet de la Mond Nickel Company, Limited.

Loi concernant la Central Ontario Railway.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Loi pour faire droit à Jessie Maud Mary Maxwell.

Loi pour faire droit à Frederick Joseph Gustin McArthur.

Loi constituant en corporation la Northern Mortgage Company of Canada.

Loi concernant la Pacific and Atlantic Railway Company.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord.

Loi concernant la Improved Paper Machinery Company.

Loi constituant en corporation la London and Lake Erie Railway and Transportation Company.

Loi constituant en corporation The Congregational Union of Canada.

Loi concernant la Western Canada Power Company, Limited.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon.

Loi concernant la Grand Trunk Pacific Branch Lines Company.

Loi concernant la compagnie du canal de navigation de Saint-Clair et Erié.

Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir aux dépenses du service public sur les exercices expirant respectivement le 31 mars 1910 et le 31 mars 1911.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AUX INSECTES DESTRUCTEURS.

M. BURRELL: L'objet de ce bill, autant que je puis voir, est de donner au ministre de l'Agriculture des pouvoirs plus amples que ceux qu'il possède déjà, pour combattre les insectes destructeurs et autres fléaux et maladies de la végétation. Le bill en son article 10, rapporte la loi du pou de San José votée en 1898, et il donne des pouvoirs beaucoup plus étendus, mais il est possible que dans l'exercice de ces pouvoirs on arrive à des conflits avec la juridiction provinciale.

Je serai bref dans les considérations que suggère une mesure de ce genre. Vers l'année 1895 le pou de San José fut pour la première fois découvert sur le continent américain, ou plutôt dans la partie est du continent, par le professeur Howard, de Washington, et ceux qui font le commerce de plants pour l'horticulture savent avec quelle rapidité cet insecte s'est répandu sur toute la surface des Etats-Unis et du Canada. C'est vers l'année 1896 ou 1897 que le premier cas fut découvert au Canada, pas bien loin d'où je demeure, dans la province d'Ontario. J'ai eu occasion de voir moi-même le deuxième cas qui a été signalé à environ quatre milles de Sainte-Catherine, et on eut la preuve alors que cet insecte avait envahi l'Ontario. Après quelque discussions que je ne veux pas rapporter, et après tous les renseignements que le professeur Howard et autres autorités eurent donnés sur les maux que pouvaient causer un insecte de ce genre, le Gouvernement fit voter en 1898 la loi que l'on a appelée la loi du pou de San José. Le gouvernement provincial d'Ontario a pris quelques mesures très énergiques pour circonscrire l'invasion de ce pou, mesures dont l'application a coûté depuis plusieurs milliers de dollars.

Mais la loi fédérale de 1898 ne s'appliquait qu'à un seul insecte, le pou de San José, et n'offrait qu'un seul moyen de le combattre, c'est-à-dire l'inspection des plants à certains postes douaniers désignés par le ministre. Conséquemment le seul moyen qu'offrait la loi fédérale d'inspection ou de prévention contre les insectes ou les maladies de la végétation était celui que je viens de mentionner. Le bill actuellement en discussion fournit les moyens d'inspecter tous les insectes, et ces moyens, s'ils sont exercés sans discernement, peuvent amener des résultats malheureux.

Ces moyens sont indiqués dans les articles 5, 6, 7 et 8. Le ministre peut nommer des inspecteurs et autres personnes pour appliquer ces moyens et d'autres qui sont clairement désignés dans ces quatre articles. Ce bill donne au ministre d'amples pouvoirs de prendre des mesures très complètes dans toutes les provinces du Canada. Je sais que la juridiction est concurrente, c'est-à-dire que bien que les différentes provinces aient le pouvoir de s'occuper de toutes ces choses, le Gouvernement fédéral a apparemment un pouvoir égal. Naturellement, le ministre comprendra que je ne parle pas dans aucun esprit d'hostilité aux règlements ou à la juridiction que ce bill ou d'autres donnent au Gouvernement fédéral, mais je veux montrer bien clairement au ministre et au comité quelle est la situation dans la Colombie-Anglaise à l'égard de cette question.

Le ministre lui-même la connaît. Il y a vingt et un ans, on établissait dans la Colombie-Anglaise une commission d'horticulture composée de trois membres représentant les différentes parties de la province, et dont le ministre de l'Agriculture et son sous-ministre étaient aussi membres de droit. Cette commission tient deux réunions régulières par année, mais l'année dernière elle en a eu cinq environ. Elle constitue une espèce de bureau consultatif du gouvernement, c'est-à-dire qu'elle lui donne son avis sur les différentes questions et sur toutes les lois qui concernent l'horticulture. Elle formule et change les règlements de temps à autre dans le meilleur intérêt de l'industrie horticole. La loi lui donne aussi le pouvoir d'établir des stations de fumigation, un bureau d'inspection centrale, à la tête duquel il y a un inspecteur en chef et environ trente sous-inspecteurs. Il y a quatre ans environ que je suis membre de cette commission et je connais un peu son mode d'opération et le but qu'elle poursuit. Nous procédons avec tant de soin et de rigueur dans l'inspection des arbustes horticoles que je ne crains pas de dire que nous avons réussi à nettoyer nos vergers et à mettre la production des fruits dans cette province sur un pied qui ne le cède à aucun autre sur tout le continent. Nous faisons une inspection et une fumigation systématiques de tous les plants qui nous viennent de quelque partie du monde que ce soit ou de l'est du Canada, parce que, bien que le Gouvernement fédéral ait des stations de fumigation, nous ne croyons pas qu'elles soient une sauvegarde suffisante pour notre horticulture.

Puis, nous avons un système rigoureux d'inspection de tous les arbres qui nous arrivent, car, l'arbre même peut être une source de danger et un moyen d'infection en ce qui regarde soit les maladies fongueuses, soit les insectes parasitiques. Aussi faisons-nous faire l'examen de tous les fruits qui nous sont expédiés de l'Orient, des Etats-Unis, de l'Australasie, de l'Est du Canada et de tout autre endroit. Les importateurs en gros de fruits se sont vigoureusement opposés à l'établissement d'un système rigoureux d'inspection, et cette opposition parfois a été vive au point de devenir fâcheuse. Nos amis de l'Est aimeront à savoir que ces efforts ont abouti à l'importation de fruits d'une qualité supérieure à celle des importations d'autrefois; les arboriculteurs sont mieux protégés contre le danger d'infection; les négociants ont l'avantage de manipuler des fruits de meilleure qualité, et les consommateurs sont plus satisfaits. La loi relative au conseil d'horticulture a été récemment modifiée; le personnel du conseil a été augmenté en vue de l'importance croissante de cette industrie dans notre province. Nous avons nommé plusieurs inspecteurs experts, entomologistes et arboriculteurs formés dans les collèges de l'Est; et de cette manière nous avons grandement accru l'efficacité de ce rouage administratif. Comme résultat de toutes ces mesures, l'arboriculture de

la Colombie-Anglaise est aujourd'hui sur un pied tel qu'il ne se trouve probablement pas ailleurs une superficie égale—nos vergers couvrent aujourd'hui 100,000 acres,—qui soit au même point libre de maladies fongueuses ou d'insectes parasitiques. Le ministre de l'Agriculture a visité notre province et a été parfaitement à même de relever nos qualités, et peut-être aussi nos manquements. Il est très fâcheux à notre avis, que le ministre, pour des raisons qui lui sont connues, n'ait pu visiter un ou deux de nos districts les plus importants, comme Kelowna, dont il n'a eu qu'un très sommaire aperçu. D'autant plus qu'à Kelowna il se trouve une grande étendue consacrée à la culture du tabac, et une industrie du tabac très intéressante. Toutefois, ce que le ministre a pu constater de ses yeux dans la Colombie-Anglaise suffit pour le convaincre de l'absolue vérité de mes paroles, et de l'excellence des articles que nous produisons et qui ne sont inférieurs à ceux d'aucune partie du monde. En passant, j'aimerais à donner au ministre de l'Argiculture un petit avertissement dont il pourra profiter. Voici un extrait d'un article important paru récemment dans une revue horticole:

Le " Star " du 11 décembre, faisant le compte rendu d'une réunion de la Pomological and Fruit Growing Society, de la province de Québec, qui a eu lieu au collége Macdonald, le 10 du mois dernier, fait dire à l'honorable Sydney Fisher que " le pays de l'Ouest offre un vaste débouché pour les pommes, ce dont la Colombie-Anglaise se rend fort bien compte. Mais la pomme de la Colombie-Anglaise n'a pas une saveur comparable à celle de la pomme de la province de Québec ".

Il se peut naturellement que le ministre de l'Agriculture juge la pomme de la Colombie-Anglaise tellement supérieure à celle de Québec, qu'elle ne saurait être mise au même rang. Mais comme c'est à un auditoire de la province de Québec que le ministre s'adressait, et que l'allusion à la Colombie-Anglaise était dans le sens négatif, il nous faut conclure que M. Fisher, si on a rapporté exactement ses paroles, a voulu faire comprendre qu'il juge la pomme de la Colombie-Anglaise très inférieure à celle de Québec.

Si un subalterne de M. Fisher commettait pareille indiscrétion, non seulement serait-il sur-le-champ critiqué par la presse mieux renseignée du pays, mais il serait aussi vertement réprimandé par le ministre même, pour infraction aux lois de l'étiquette.

Il faut bien tenir compte de ce que le ministre de l'Agriculture se trouvait en présence d'un auditoire exclusivement québécois; mais, en ma qualité d'habitant de la Colombie-Anglaise, je ne saurais donner mon adhésion à une profession de foi aussi hérétique. En effet, la supériorité d'un fruit ne peut être déterminée exactement qu'en tenant compte de la diversité très grande des conditions au sein d'une même province. Dans toute province, on pourrait trouver des échantillons de fruits qui seraient jugés supérieurs à tout ce qui se produit ailleurs, et *vice versa*. Tout dépend des conditions dans lesquelles se fait la culture. Je suis bien persuadé, cependant, que le ministre de l'Agriculture n'avait aucunement raison de faire une déclaration aussi générale que celle qu'on lui attribue.

M. BLAIN: A-t-il parlé de la province d'Ontario?

M. BURRELL: C'était probablement un sujet trop délicat pour l'aborder. Je désire signaler à l'attention du ministre et du comité les mesures prises dans la Colombie-Anglaise en vue de l'inspection et de la fumigation des arbres fruitiers, car c'est un sujet qui intéresse le pays entier. Sous le régime établi par la législature provinciale, nous avons inspecté de janvier à mai de l'année dernière 660,000 sauvageons et greffes et 250,000 arbres de plein vent, ainsi que nombre de plants divers provenant de pépinières. Sur ce nombre nous avons condamnés 12,500 arbres fruitiers de plein vent,—et il est bon que le comité sache que tous ces arbres sauf ceux à provenance de l'est d'Ontario avaient été fumigés à la station du Gouvernement fédéral.

L'hon. M. FISHER: Pourquoi ont-ils été condamnés?

M. BURRELL: Je n'ai pas en main les renseignements nécessaires pour répondre à cette question. Il n'est pas douteux qu'un certain nombre a dû être condamné en raison de maladies fongueuses ou de la présence d'insectes parasitiques.

L'hon. M. FISHER: Il n'est que juste de faire observer que la station du Dominion n'opère la fumigation qu'en vue de la destruction du kermès San José et ne prétend pas enrayer d'autre maladie.

M. BURRELL: Je le conçois très bien, mais on est en général persuadé que la fumigation requise pour enrayer le kermès San José, doit être suffisante pour détruire tous les autres insectes, à l'exception peut-être du lipares à cul brun.

L'hon. M. FISHER: Si l'honorable député n'est pas en mesure d'établir que les employés du gouvernement provincial ont relevé des kermès San José sur les plants ayant passé par la station de fumigation du Dominion, il ne lui est pas permis de critiquer le travail fait par cette station.

M. BURRELL: Je reviendrai là-dessus dans un instant. De janvier à octobre, nous avons inspecté 96,600 boîtes de fruits et condamné 12,200 boîtes; nous avons, en outre, soumis à l'inspection le riz, en vue d'enrayer les ravages du charançon, et sur 163,000 sacs de riz, nous en avons fumigé 14,500. Le ministre voudra bien comprendre que je ne m'attaque pas particulière-

ment au travail exécuté par la station de fumigation du Dominion; cependant, je ferai observer que pour d'autres raisons—à moins qu'un changement n'ait été effectué depuis un an—on n'a jamais été satisfait d'elle. A mon avis, et c'est aussi l'avis d'un grand nombre de nos principaux arboriculteurs, la station de fumigation du Dominion ne s'est pas montrée dans le passé tout à fait à la hauteur de sa tâche. Nous ne voulons pas courir de risques dans la Colombie-Anglaise, et quand nous avons établi notre station de fumigation, nous avons eu soin d'appliquer les méthodes les plus récentes, et de nous assurer les derniers perfectionnements en vue de combattre ces fléaux, et cela non seulement dans la fumigation même, mais aussi dans le paquetage, le dépaquetage, le sèchage,, la protection contre la gelée, et tout le reste. Le local pour la fumigation à la station du Dominion ne mesure que 8 par 8, 16 par 8, sur 6 et 4 de hauteur; et comme le sait le ministre, je pense, une grande partie de la plate-forme où l'on dépose les plants déchargés des wagons, se trouve exposée, ouverte, et il n'y a que fort peu de place pour circuler. En conséquence, il n'est possible de fumiger qu'une très petite quantité d'objets en une fois dans un local ainsi disposé. Les plants doivent être déposés sur le plancher, généralement en bottes liées assez étroitement, de telle sorte que le gaz ne pénètre qu'assez difficilement la masse des objets. Puis il y a cet autre inconvénient du dessèchement et de la difficulté de manipulation. Apparemment le ministre ne voulait pas se fier entièrement à nous en matière de fumigation; il entrevoyait probablement des difficultés. Cependant, quand nous avons établi notre station de fumigation nous avons consulté le Dr Willis Johnson, entomologiste de l'état du New-Jersey. La station de fumigation se divise en quatre compartiments; celui où se fait la fumigation mesure 11 par 16 par 18 pieds. Les objets sont placés sur des claies qui laisent passer librement les vapeurs. Toutes ces chambres sont imperméables à l'air et à l'abri de la gelée. Nous sommes donc assez bien partagés de ce chef. Je n'affirme pas qu'on ait fait la découverte de kermès vivants après que les plants eussent été fumigés à la station du Dominion, mais je le pense.

D'autre part, nous avons découvert des perce-bois, des pucerons et autres parasites; de sorte que nous avons dû soumettre à une inspection très rigoureuse et méthodique les objets qui avaient passé par la station de fumigation du Dominion. Je ne désire pas entraver la discussion du projet de loi pour le moment, puisque nous le reprendrons plus tard article par article. Je dis simplement que nous avons tous ces rouages compliqués relevant de l'autorité provinciale, et nous espérons que l'arboriculture fruitière de la Colombie-Anglaise va pouvoir continuer de se développer dans d'excellentes conditions. J'ai cherché à me rendre compte le plus exactement possible des vues de nos aboriculteurs dans la province, et ils paraissent tous fortement d'avis qu'il ne faudrait renoncer à aucun de nos moyens d'action, bien qu'ils fassent double emploi dans certains cas; et nous espérons qu'aux termes du présent projet de loi qu'il reconnaît au ministre des attributions beaucoup plus vastes et étendues, il ne se produira pas de conflt entre les autorités fédérales et les autorités provinciales. Je n'hésite pas à reconnaître que le ministre, en présentant ce projet de loi, se montre sincèrement désireux de faire échec à tout ce qui pourra nuire à l'arboriculture fruitière au Canada. Mais, tout en faisant cet aveu, j'ai cru bon de faire connaître notre attitude sur cette question généralement, afin que le ministre de son côté fasse pleinement connaître la manière dont on se propose d'appliquer cette mesure, car il est utile que nous sachions parfaitement à quoi nous en tenir à cet égard avant qu'on mette la loi en pratique.

L'hon. M. FISHER: Je me rends parfaitement compte de l'attitude prise par l'honorable député et je n'ai absolument rien à redire aux déclarations qu'il a faites. Même, je me félicite de ce qu'il a dit, car les renseignements qu'il nous a fournis au sujet de ce qui se passe dans la Colombie-Anglaise, sont une des meilleures preuves de l'opportunité d'une mesure de cette sorte applicable au Canada tout entier. Je ne me propose pas de retenir la députation sur le sujet des opinions personnelles de l'honorable député quant à la valeur comparative des fruits de la Colombie-Anglaise et de ceux de la province de Québec. Je n'hésite pas ici, en présence de l'honorable député et des autres, d'affirmer l'excellence, la bonne qualité, des fruits de la province que j'habite.

Jestime que, pour la saveur et pour la qualité, les pommes qui nous viennent de la province de Québec sont infiniment supérieures à tout ce que produit, non seulement la Colombie-Anglaise, mais le monde entier.

M. BURRELL: Je n'admets pas cela.

M. RHODES: Et la Nouvelle-Ecosse?

L'hon. M. FISHER: Je ne fais pas d'exception même pour la Nouvelle-Ecosse. Mon honorable ami ne m'accusera pas de vouloir flatter la population de la province de Québec, car, me trouvant un jour à la Colombie-Anglaise, je leur ai dit là-bas que, s'ils avaient pu obtenir à l'étranger quelque premier prix pour leurs pommes, c'était que la province de Québec n'y avait pas exposé les siennes dans le même temps. Je me plais à reconnaître que la production de la Colombie-Anglaise sont d'excel-

lente qualité et j'en félicite les habitants, non seulement pour la beauté et la qualité de leurs fruits, mais aussi parce qu'ils ont, depuis quelques années surtout, énormément étendu leurs cultures et continuent sans cesse de les accroître. Cela étant, je n'hésite pas à reconnaître qu'au point de vue de la production actuelle, la Colombie-Anglaise a fait un pas immense. Mon honorable ami me reproche de n'avoir pas visité Kelowna. Il m'a été impossible d'aller partout. Pour aller à Kelowna, il m'aurait fallu m'écarter un peu trop de mon parcours. Quoiqu'il en soit, mon honorable ami voudra bien croire que je n'ai pas oublié les intentions hospitalières des habitants de cette localité, ni le grand intérêt qu'ils portent à la culture fruitière, à la production du tabac, et j'espère avoir bientôt l'occasion de leur montrer combien j'attache de valeur aux efforts qu'ils font dans ce dernier sens.

Maintenant que j'ai disposé de ces questions quelque peu étrangères au sujet, qu'il me soit permis d'aborder l'examen du projet de loi actuellement soumis à la Chambre. J'accepte, dans l'esprit qu'il les fait, les compliments de mon honorable ami, mais j'ai présenté ce bill dans l'intérêt, non seulement de la culture des fruits, mais aussi de celle des arbres par tout le Canada. Les insectes n'attaquent pas que les fruits et les arbres à fruits, et il importe de protéger nos forêts et nos bosquets tout autant que nos vergers et nos arbres à fruits.

Je sais qu'il se fait un excellent travail à la Colombie-Anglaise sous l'empire des lois de la province, et il n'y aurait peut-être pas lieu à présenter ce bill s'il en était de même par tout le Canada. Le régime d'inspection établi à la Colombie-Anglaise ne le cède en bons résultats à aucun autre système qui puisse avoir cours dans tout le continent d'Amérique. J'ai pris beaucoup d'intérêt aux efforts que l'on fait dans cette province de la Colombie-Anglaise pour protéger par de bonnes lois les vergers et les forêts. A ce point de vue, nous sommes parfaitement d''accord mon honorable ami et moi.

Je rappellerai à mon honorable ami qu'au moment où a été établi à Vancouver un poste de fumigation, on importait à la Colombie-Anglaise beaucoup moins de plants qu'on ne le fait aujourd'hui, et ce poste a paru alors amplement suffisant à M. le docteur Fletcher qui l'a organisé. Je sais qu'il n'en est plus de même aujourd'hui, et qu'il faudrait peut-être l'augmenter considérablement; aussi, n'était-ce que je m'attendais à faire adopter le présent bill dès cette session, j'aurais l'année dernière pris des mesures pour améliorer ce poste. Avec la nouvelle loi, je crois que nous pourrons voir à autre chose qu'à la destruction du kermès. Dans ces postes

de fumigation nos efforts jusqu'à présent se sont limités à nous garantir contre la présence du kermès, et, pour cela, il n'y a qu'une sorte de fumigation. Dans le cas de fléaux autres que celui-là il nous faudra peut-être faire usage de quelque procédé différent; un mode de destruction efficace dans un cas pourrait bien en effet ne l'être pas dans d'autres. Tous ces insectes ne me sont pas assez familiers pour que je puisse dire ce qu'ils sont, mais il est bien possible qu'il s'en trouve que la fumigation ne détruirait pas. Par suite, il se peut que les inspecteurs du gouvernement provincial aient rencontré d'autres insectes que celui-là sur les plants auxquels on a fait subir la fumigation dans nos postes de Vancouver. Mon honorable ami semble croire que des inspecteurs ont trouvé le kermès sur ces plants. Je ne le pense pas. Depuis l'établissement de ces postes en Colombie-Anglaise et dans les autres provinces, jamais il n'a été trouvé trace de kermès sur les plants importés, lesquels passent tous invariablement par nos postes de fumigation. Cela étant, j'ai toute raison de croire que la fumigation dans ces postes a été efficace et que les allégations de mon honorable ami ne sont pas fondées.

S'il est vrai toutefois que des inspecteurs du gouvernement provincial ont fait pareille découverte, je regrette infiniment qu'ils ne se soient pas donné la peine de nous le faire savoir; car, en ce cas, nous aurions pu nous renseigner et porter remède à tout défaut ou négligence constatés en quelqu'un de nos postes. Il ne nous a été fait aucun rapport de cette nature ni plainte quelconque, et j'ai tout lieu de supposer que mon honorable ami a été mis sous une fausse impression.

Les dispositions du projet de loi actuel sont en somme fort semblables à celles de la loi que l'on a à la Colombie-Anglaise et qui a mérité les éloges de mon honorable ami. Je ne me suis pas particulièrement attaché à prendre cette loi pour modèle, mais je dois dire que nous l'avons étudiée à fond. C'est plutôt la loi anglaise que nous avons suivie, comme répondant mieux à nos besoins. La nôtre aura à peu près la même portée et remplira à peu près le même objet que la loi anglaise.

Le conflit que mon honorable ami redoute entre ce Parlement et la législature de la province ne se produira pas, je l'espère bien. Pour ma part, je répugnerais extrêmement à intervenir dès qu'il me serait démontré que les autorités de la province font le nécessaire. Je ne tiens pas du tout à faire quoi que ce soit d'inutile, et je n'ai nul désir de prendre une responsabilité ni de m'imposer un travail qui ne m'incomberaient pas naturellement. Dès que la législature d'une province adopte les mesures qu'il faut et leur donne effet,

comme je suis sûr que la chose a lieu pour la Colombie-Anglaise, on peut être assuré que je ne m'interposerai pas. D'un autre côté, cependant, je crois qu'une loi de cette nature pourrait être adoptée dans l'intérêt du pays en général, applicable à tout le Canada, et non pas à une province seulement. Agir d'autre façon, ce serait faire courir à toutes les provinces autres que la Colombie-Anglaise un grave danger. En effet, pendant que la Colombie-Anglaise serait peut-être à l'abri de toute infection, il en pourrait être autrement ailleurs, dans des régions qui échappent à la juridiction de cette province. Une loi générale étendra sa protection sur tout le Canada, mieux que ne le pourraient faire des lois édictées par chaque province. Je m'explique mal l'opposition de mon honorable ami. Il ne peut refuser d'admettre, je suppose, la compétence de ce Parlement en la matière. Je n'ai pas voulu m'en rapporter à mon opinion personnelle sur ce point, et j'ai consulté à cet égard le ministère de la Justice. La Colombie-Anglaise a sans doute le droit d'exercer une juridiction semblable dans ses limites; mais, par l'acte de l'Amérique britannique du Nord, s'il s'élevait un conflit entre les législatures fédérale et provinciale l'autorité du parlement central devra prévaloir. Mon honorable ami peut se tenir pour assuré cependant que je ne gênerai en rien les actes de la province. Mon intention est de n'user des pouvoirs qui me sont accordés ici que dans les cas où il m'apparaîtrait que les intérêts généraux du pays l'exigent.

Nous avons déjà pu depuis le 1er janvier porter notre attention sur 1,700,000,000 et découvert 293 nids de culs-doré, aidés dans notre besogne par les importateurs eux-mêmes. Sans doute, que ces derniers se sont attendus pour prix de leurs sacrifices, que nous verrions à assurer l'avenir par une loi comme celle que nous proposons aujourd'hui. Chacune des plantes examinées devait porter de deux à trois cents chenilles, ce qui fait comme soixante mille en tout. Si cette énorme quantité de bêtes avaient pu se répandre dans le Canada pour s'y reproduire en liberté de la façon que l'on sait, il est aisé de voir combien grave est le danger que nous pourrions courir cet été. Tout ce travail s'est fait par la bonne volonté de chacun. Nous n'avons dû pour cela ajouter qu'un employé à notre personnel régulier, et sans doute que nous serons en mesure d'agir plus efficacement lorsque nous aurons l'appui d'une loi.

M. ARMSTRONG: J'ai déjà dit que j'étais en faveur de ce projet, d'autant que les provinces ne seront pas dérangées dans leur œuvre propre, ainsi que le ministre nous en donne l'assurance. Je regrette d'entendre dire au ministre que les pommes de la province de Québec sont de beaucoup supérieures à celles d'aucune autre région du pays.

L'hon. M. FISHER: D'aucun autre pays du monde.

M. ARMSTRONG: Voilà une opinion bien peu généreuse de la part d'un ministre de la Couronne, et que je réprouve énergiquement.

L'hon. M. FISHER: Allez toujours.

M. ARMSTRONG: Le ministre peut bien avoir cette croyance, mais il n'a pas raison de tenir un pareil langage à la face du pays. Il ferait mieux de retirer cette affirmation, et de se mettre dans une posture plus correcte vis-à-vis la population.

M. MILLER: Pourquoi le ministre ferait-il pareille rétractation? Je ne vois rien là de répréhensible. S'il pense ce qu'il dit, il ne peut pas faire mal en le disant.

M. ARMSTRONG: L'honorable député pense-t-il que ce soit la vérité?

M. MILLER: Peu importe ce que je pense. Si le ministre croit que c'est vrai, il a le droit de le dire. S'il avait eu à prendre la parole au Nord-Ouest, ou encore dans Québec ou dans Ontario, pour dire ce qu'il pense du blé de l'Ouest, il n'aurait sans doute pas hésité à proclamer qu'il n'existe pas dans tout le Canada de blé égal au blé dur numéro 1.

M. J. D. CURRIE: L'honorable député oublie que les pommes du comté qu'il représente se payent plus cher sur le marché anglais que toute autre pomme canadienne.

M. MILLER: Je ne soutiens pas cela; car, je ne saurais me prononcer de science certaine à cet égard. Si le ministre de l'Agriculture croît que les pommes produites dans la province de Québec l'emportent sur les autres, il n'a pas fait preuve d'étroitesse d'esprit en exprimant cette opinion.

M. ARMSTRONG: L'honorable député (M. Miller) se trouve dans une situation tout autre que celle du ministre. Il est bien autorisé à se prononcer sur les fruits produits dans son comté, mais le ministre de l'Agriculture est un homme éminent de la part duquel les producteurs de pommes s'attendent à des assertions frappées au coin de la loyauté et du bon sens, et en faisant l'affirmation en question, il a fait preuve de peu de largeur de vues.

M. MILLER: L'opinion exprimée par le ministre de l'Agriculture a sans doute plus de poids que l'assertion d'un simple député; mais le ministre a tout autant que le député ordinaire le devoir de la franchise et de la sincérité dans ses paroles; et à mon avis, c'est l'auteur de la critique et non pas celui de l'affirmation que fait preuve d'étroitesse de vues.

M. J. A. CURRIE : Le ministre affirme que les pommes de Québec sont les meilleures du Canada ou du monde entier. C'est là son opinion personnelle.

L'hon. M. FISHER : Oui?

M. J. A. CURRIE : Le ministre devrait d'abord persuader aux acheteurs en Grande-Bretagne et dans les pays, de se rallier à son opinion. Les pommes, à partir du plateau dans le comté de Grey jusqu'à la baie Georgienne sont désignées sous le nom générique de fruits de la baie Georgienne sur les marchés des pommes en Angleterre et en Ecosse et elles obtiennent les prix les plus rémunérateurs, qui ne les cèdent qu'aux prix payés pour les pommes cueillies à la main, en Colombie-Anglaise. Voilà des faits incontestables et l'honorable député de Grey a bien mauvaise grâce de prendre ici pareille attitude. A mes yeux, les comparaisons sont odieuses, comme on nous faisait écrire jadis à l'école, et je m'étonne que le ministre de l'Agriculture s'avise d'établir ainsi la comparaison entre les produits des différentes parties du pays, et cela à l'encontre même des faits.

Au lieu de présenter un projet de loi tendant à prescrire une inspection de nature fortuite tout au plus, le ministre n'aurait-il pas dû chercher à arrêter l'importation des semis ou des arbres fruitiers, sauf ceux dont l'admission serait prévue par des instructions spéciales du ministère de l'Agriculture?

On le sait, il y a quelques années, c'est ainsi que le broussin (black knot) pénétra au pays, où il a détruit tous les pruniers et les cerisiers, et aujourd'hui on le trouve même chez les sauvageons, le long de la route. Les vers ou pyrales de divers genres, la kermès de San José et autres insectes pernicieux ont été introduits et le seul moyen d'enrayer la marche de ces fléaux, c'est d'interdire l'importation des semis. Nous pouvons en produire suffisamment au pays, et si nous réussissons à éloigner les semis de provenance étrangère et les greffons d'arbres de ce genre, nous aurons rendu au cultivateur un service inappréciable. Les horticulteurs peuvent acheter des arbres au Canada à aussi bon marché qu'aux Etats-Unis. S'ils achètent de préférence aux Etats-Unis, c'est qu'ils obtiennent les arbres à meilleur marché, et interdire l'importation des semis aurait pour effet d'imprimer un plus vif essor à l'industrie des pépinières, surtout dans la province de Québec où la culture des plants de pépinières réussissent mieux que dans l'état de New-York ou dans tout autre état où l'on se livre à cette culture. Fermez la porte à l'importation de ces semis, pendant une certaine période de temps, pendant cinq ou dix ans.

L'hon. M. FISHER: Mon honorable ami n'est peut-être pas au courant de la situation. D'abord, ces plantes sont venues de France, non pas des Etats-Unis. Quant aux arbres de pépinières cultivés au Canada, je ne crois pas exagérer en disant qu'il n'y en a pas un dixième qui ne soit greffé sur des plants importés.

Or, s'il fallait appliquer la théorie formulée par l'honorable député, il faudrait renoncer à la production des plants de pépinière au Canada. L'honorable député ignore peut-être que ces plantes sont importées par les pépiniéristes du Canada sous forme de petits semis et c'est sur ces semis qu'on conte, à leur arrivée, les scions pris des arbres canadiens. Ces plantes n'existent pas au Canada.

M. J. A. CURRIE: Pourquoi?

L'hon. M. FISHER: Parce qu'on ne les y cultive pas.

M. J. A. CURRIE: C'est-à-dire qu'on peut les acheter à meilleur marché qu'on ne saurait les produire.

L'hon. M. FISHER: Effectivement.

M. J. A. CURRIE: Mais on pourrait produire ces semis ici.

L'hon. M. FISHER: Si on empêchait les pépiniéristes de les importer, on paralyserait par là même la prodution des plantes de pépinière, pendant plusieurs années. On pourrait y revenir, mais pour le moment on devrait y renoncer. Voilà pour le premier argument. En deuxième lieu, la proposition formulée par l'honorable député a été consacrée ici dans la loi concernant le kermès de San-José. A cette époque, la loi interdit entièrement l'importation d'arbres ou semis des pays infestés du kermès de San-José. Or, ceux-là mêmes dont l'honorable député se constitue le champion ici présentèrent au Gouvernement et au Parlement des pétitions les priant d'apporter à la loi certains tempéraments qui leur permettraient d'importer des plants de pépinière.

M. J. A. CURRIE: Qui a fait cela?

L'hon. M. FISHER: Les pépiniéristes, les cultivateurs, les horticulteurs, bref, tous les intéressés. Et le résultat, c'est que durant l'année—c'était, en réalité, dix-huit mois après l'adoption de la loi—il fallut établir des stations auxquelles on pourrait importer des plants de pépinière. Je souscrirais volontiers à l'avis formulé par l'honorable député; mais qu'il s'adresse à ceux qui exploitent cette industrie et qu'il leur fasse la proposition qu'il vient de formuler ici, et j'en suis convaincu, ils la repousseront tous, d'une voix unanime.

M. J. A. CURRIE: C'est fort possible. Mais c'est que cela leur permet de faire quelque profit. Nombre de ces institutions sacrifieraient volontiers notre industrie fruitière, pourvu qu'ils réalisent quelques

bénéfices. Mais le ministre doit envisager la question au point de vue du pays en général et non pas à celui de l'intérêt privé. J'ai une autre question à poser au ministre; a-t-il pris les mesures voulues pour empêcher l'importation des pommes de terre, de Terre-Neuve? Car, paraît-il, d'après le rapport publié par son minsitère, les pommes de terre, de Terre-Neuve sont atteintes d'une maladie qui aboutirait en quelques années à la ruine des récoltes au Canada.

L'hon. M. FISHER: J'ai pris toutes les mesures qu'il m'a été possible d'adopter, et je demande à la Chambre d'adopter ce projet de loi, qui me permettra de prendre de plus amples mesures; j'ai notifié avis de la chose aux autorités douanières; je leur ai demandé d'avertir mon ministre, dès qu'on inscrirerait en douane l'importation de pommes de terre, de Terre-Neuve. Je ne crois pas qu'on en ait importé; mais le cas échéant, je donnerai ordre à mon inspecteur d'aller les détruire. J'ai notifié avis de la chose aux citoyens des Provinces maritimes qui importent quelquefois des pommes de terre, de Terre-Neuve et personne autre qu'eux au Canada n'en importe; je les ai avertis du danger et les ai mis en garde contre l'utilisation de ces pommes de terre. J'ai donc fait toutes les démarches que j'étais autorisé à faire. Je n'ai pas réussi à empêcher l'importation de pommes de terre, de Terre-Neuve. Je cela parce que je n'ai pas de texte de loi comme celui que je propose ici. C'est donc afin d'obtenir le pouvoir de prendre les mesures voulues que je demande à la Chambre d'adopter ce bill.

M. J. A. CURRIE: Jusqu'ici, tout est parfait.

L'hon. M. FISHER: Dans certaines circonstances, l'indication absolue est de rigueur; quelquefois, l'inspection devient nécessaire, et parfois la fumigation suffit. Le projet de loi en discussion me permettra de prendre toutes les mesures nécessaires. Je dois me reposer sur mes conseillers experts, l'entomologiste et le botaniste de la station agronomique centrale qui sont des spécialistes distingués dans leur sphère respective; c'est à eux que je m'adresse pour m'éclairer sur l'imminence du danger et en second lieu, sur les moyens à prendre pour y faire face à ces dangers. Entre autres choses, je demande l'autorisation de détruire toute plante ou substance végétale infectées qu'on pourrait importer et au besoin, détruire les colis et en outre accorder dans certains cas une indemnité, comme de droit, à ceux qui éprouveraient des pertes, par suite de la destruction de ces objets. Je le répète, si demain même on décrétait l'interdiction absolue de l'importation de ces semis, en vue de la greffe, l'industrie des pépinières en Canada serait paralysée pendant plusieurs années et mon honorable ami, j'en suis sûr, ne le voudrait certes pas; d'ailleus, il a sans doute ouvert cet avis, sans avoir bien mûrement étudié la situation et sans posséder les lumières que m'ont permis d'acquérir mes intimes relations avec cette œuvre.

M. J. A. CURRIE: Je désirerais, en outre, savoir du ministre, si le bill en discussion doit s'appliquer au grain. Il pourrait utilement se faire accorder l'autorisation voulue relativement au grain.

Certains médecins prétendent que le maïs récolté dans certains états surtout dans les états du sud, communique actuellement à l'humanité cette horrible maladie, la pellagre. En outre, j'en suis convaincu, nombre de mauvaises herbes entrent au pays avec le grain de provenance étrangère. Le ministre devrait être autorisé par ce bill à arrêter ce trafic, à l'instar du policier du coin qui régularise la circulation dans la rue, afin de prévenir le danger.

L'hon. M. FISHER: Le bill prévoit tout cela. Il statue, en outre, sur "toute substance végétale." Quant aux mauvaises herbes, la loi de contrôle des grains s'applique fort bien dans ce cas, vu qu'elle embrasse les semences de provenance étrangère tout comme celles produites au Canada.

M. ARMSTRONG: Le ministre, j'espère, retirera ce qu'il a dit au sujet de la province de Québec et des pommes qu'on y produit. Un ministre fédéral ne devrait pas faire preuve de pareille étroitesse de vues. Un ministre fédéral représente tout le Canada, et non pas une province ou une fraction provinciale. Sur quoi s'appliquet-il pour faire pareille affirmation? Qu'il vienne visiter la partie occidentale de l'Ontario, même le district de Grey, représenté par l'honorable député (M. Miller) qui a critiqué l'assertion que j'ai formulée il y a un instant, et il constatera que les pommes qu'on y produit obtiennent sur les marchés extérieurs des prix plus rémunérateurs que ceux commandés par les pommes de Québec. D'ailleurs, qu'il lise les relevés du commerce et il verra que la province de Québec n'exporte qu'une minime proportion de nos pommes. Je suis étonné que le ministre prenne semblable attitude. Donnons comme exemple, mon propre district. Ceux qui s'y livrent à l'exploitation de cette industrie, doivent se rappeler que le ministre de l'Agriculture affirme que la province de Québec produit les meilleures pommes et la conclusion qu'il en tire sans doute, c'est que cette province offre le plus d'avantages à ceux qui veulent exploiter cette industrie.

Si ce n'est pas là du provincialisme politique très étroit de la part du ministre, je ne sais plus ce que c'est que du provincialisme mesquin. L'honorable député de Grey-sud (M. Miller) n'oserait pas aller

dans sa circonscription et y répéter les paroles du ministre.

M. MILLER : J'oserai faire dans ma circonsription toutes les déclarations que j'ose faire ici, quelles qu'elles soient, et je répète que l'honorable député n'est pas aussi sage qu'il croit l'être réellement en parlant de cette question. Je voudrais que le ministre de l'Agriculture puisse parcourir mon comté et y parler de façon à encourager les agriculteurs à prendre plus de soins pour leurs vergers qu'ils ne le font habituellement.

M. ARMSTRONG : Cela n'a aucun rapport avec la déclaration qui a été faite.

M. MILLER : Il y en a assez pour montrer que l'honorable député de Lambton-est ne sait pas ce qui se passe dans mon comté aussi bien que moi-même. Je crois que l'on peut cultiver dans ma circonscription des pommes avec de bons profits et je crois que si le ministre de l'agriculture veut bien y venir, et j'espère qu'il y consentira, pour dire quelque chose qui poussera les cultivateurs à être plus actifs et les encourager à prendre un plus grand intérêt à leurs vergers, cela leur sera très utile. Quand il y viendra, je lui demanderai d'être aussi franc qu'il l'est dans la province de Québec et quand il leur dira que s'ils peuvent récolter de bonnes pommes dans Ontario il est pourtant possible d'en récolter qui ont un parfum supérieur dans la province de Québec, je ne crois pas que personne lui fasse de reproches.

M. J. A. CURRIE : Combien de milliers de barils de pommes expédie-t-on dans votre comté?

M. MILLER : Dans ma circonscription on n'en expédie pas beaucoup. Dans la région nord du comté on peut en expédier davantage. Je ne crois pas que les agriculteurs y donnent en général, bien qu'il puisse y avoir des exceptions, tout l'attention qu'ils devraient apporter à leurs vergers.

M. ARMSTRONG : Ce qu'a dit l'honorable député de Grey-sud ne ressemble en rien à ce qu'a dit le ministre de l'Agriculture. L'honorable député de Grey-sud a dit qu'il demanderait au ministre de l'Agriculture de visiter sa circonscription et d'apprendre aux cultivateurs qu'ils devraient travailler pour améliorer leurs vergers et peut être la qualité des fruits. Mais que penserait-il si le ministre venait dans son comté et disait: Messieurs, bien que vous puissiez produire des pommes en certaine quantité, cette région ne peut pas être comparée avec la province de Québec parce que nous pouvons produire de meilleurs fruits dans la province de Québec que vous ne le pouvez ici? J'ai demandé au ministre et non pas au député de Grey-sud de répondre à la question ou de retirer ce qu'il a dit.

L'hon. M. FISHER: Je ne sais vraiment pas si cela en vaut la peine. C'est amusant d'entendre l'honorable député parler de cette question. Bien qu'il paraisse très sérieux, je ne puis croire qu'il parle sérieusement.

M. ARMSTRONG: Oui, je parle sérieusement.

L'hon. M. FISHER: Dans ce cas je puis dire que je suis peiné de son étroitesse d'esprit et de son intelligence si courte. Je n'hésite pas à répéter ce que j'ai dit. Je puis me tromper, l'honorable député peut penser autrement que moi et tout le monde peut en faire autant, mais je crois encore qu'au point de vue du parfum et de la qualité, quelques espèces de pommes qui poussent dans la province de Québec et en général les pommes qui sont récoltées dans la province de Québec sont les meilleures du monde. Je peux le répéter bien des fois à l'honorable député et je ne m'occupe pas de savoir ce qu'il pense à ce sujet. Il peut comme bien d'autres penser différemment, mais je le répète encore comme je l'ai répété par tout, je l'ai fait des milliers de fois et je le ferai encore autant, que je sois ministre de l'Agriculture ou non et que l'honorable député me critique ou m'approuve. Je ne pense pas que cela fasse la moindre différence. Partout où je serai et quand je parlerai de questions de cette nature, je dirai absolument ce que je pense. Je donnerai mon avis aux agriculteurs comme à toutes les autres personnes et je défendrai les intérêts de la population du Canada le plus possible quand il s'agira des produits agricoles. J'ai mes opinions personnelles ainsi que mes goûts personnels à propos de certaines choses et je ne les cacherai pas ni je ne les dissimulerai.

M. ARMSTRONG: Je puis vous donner l'assurance, monsieur le président, qu'après avoir entendu ce que vient de dire le ministre de l'Agriculture, je crois que mes observations assez fermes étaient justifiées. On a lu cet après-midi un journal qui condamnait le plus fortement possible le ministre et je ne peux m'empêcher de penser que non seulement ce journal le condamnera mais que presque tous les journaux qui s'occupent d'agriculture dans le pays condamneront fortement sa conduite en Chambre. L'honorable ministre sait qu'il a adopté un système très mesquin d'administration. De quel droit, un ministre de la couronne qui est supposé représenter la population de toutes les provinces du Canada, peut-il dire en pleine Chambre, que son avis est que la province de Québec est la véritable place pour cultiver des pommes?

L'hon. M. FISHER: Je n'ai pas dit cela.

M. ARMSTRONG: C'est à peu près ce que cela voulait dire.

L'hon. M. FISHER: Bornez-vous à ce que j'ai dit.

M. ARMSTRONG: C'est parfait, mais le ministre sait que c'est l'opinion que se formera en général la population au sujet des remarques qu'il a faites ici cet après-midi et je tiens à déclarer très clairement qu'il ne convient pas qu'un ministre qui représente les différentes provinces du Canada prenne la parole pour faire une déclaration de provincialisme aussi étroite que celle-là

M. MILLER: Je pense que les agriculteurs de ma circonscription et même ceux de la circonscription de mon honorable ami de Lambton-est sont assez intelligents pour demander au ministre, quand il leur parle, soit chez eux, soit par la presse ou en Chambre, de ne pas les flatter, mais de leur dire la vérité.

M. BLAIN: Je dois dire que je suis plutôt de l'avis de mon honorable ami de Lambton-est et j'ajouterai que je suis très surpris que le ministre de l'Agriculture si prudent d'ordinaire nous ait dit que la province de Québec produisait les pommes les meilleures au point de vue du parfum. Je ne crois pas que mon honorable ami fasse de son mieux son devoir de ministre de l'Agriculture, quand il déclare une pareille chose dans cette Chambre. Qu'il ait cette opinion, je n'y trouve pas à redire, c'est son affaire. Au comité de l'agriculture, on pose quelquefois des questions aux fonctionnaires de ce département qui donnent leurs témoignages. Quand on pose une question directe comme celle-ci: Quelle province produit le meilleur blé? Le fonctionnaire hésite et répond: Je ne peux pas faire de comparaisons, je suis ici seulement pour donner des faits. Quelques-unes des leçons que mon honorable ami a données à ces fonctionnaires pourraient lui servir avantageusement. Quoique mon honorable ami puisse dire qu'il a le droit d'exprimer son opinion, bien qu'il ait l'appui du député de Grey-sud (M. Miller), qui vient d'une région de la province où, d'après lui-même, on ne fait pas très attention à la culture des pommes, le ministre doit se souvenir qu'il y a dans la province d'Ontario des régions où l'on donne beaucoup de soins à la culture de la pomme et où il y a de très gros exportateurs, comme dans une partie de mon comté par exemple, où des cultivateurs ont un millier de pommiers, d'autres davantage, et qui vendent la récolte de leurs vergers pour $2,500 à $3,000. Ces agriculteurs sont très intéressés dans le commerce d'exportation des pommes. Je ne suis pas absolument certain que le ministre traite avec justice les autres régions du Canada, lorsqu'il permet qu'on répande à l'étranger la déclaration qu'il n'a pas hésité à faire dans cette Chambre, avec la situation élevée qu'il occupe dans le Gouvernement en vue d'établir quelle est la province où l'on trouve les meilleures pommes que l'on envoie en Angleterre.

Il me semble que mon honorable ami a oublié sa prudence habituelle. Quant à moi je suis de l'avis de l'honorable député de Lambton-est sur cette question et je ne suis pas d'accord avec mon honorable ami de Grey-sud. Il peut se faire que ses électeurs aient besoin d'encouragement. Je crois qu'ils en ont besoin dans beaucoup de choses. Si les intérêts agricoles de sa circonscription sont négligés, il doit blâmer le ministre de l'agriculture ou lui-même et non pas le député de Lambton-est qui soutient le principe que le ministre de l'agriculture qui a plus que quiconque au Canada la facilité de défendre les intérêts agricoles, ne devrait pas faire d'exception pour une province et dire qu'elle produit les meilleures pommes pour le commerce d'exportation et pour la consommation intérieure, établissant ainsi une comparaison qui fait naître l'envie et l'injustice. Il va ainsi un peu plus loin que la limite de ses attributions et je ne crois pas que la population l'approuvera. L'honorable ministre passe pour avoir l'approbation de la population du Canada.

L'hon. M. FISHER: Très bien, très bien.

M. BLAIN: Mais d'autres temps...

L'hon. M. FISHER: Avant qu'on ait acquis de l'expérience.

M. BLAIN: Mais d'autres temps viennent et peut-être que le ministre s'en apercevra plus tard.

M. GOODEVE: Je n'aurais certainement pas parlé si le ministre de l'Agriculture n'avait pas prononcé les paroles qu'il a dites ici. Je comprends très bien que comme ministre de la province de Québec, s'il s'adressait à un auditoire de cette province, il pourrait parler sur un ton confiant de la situation de la province de Québec et je ne trouverais pas extraordinaire ce qu'il dirait en cette occasion. Mais quand il parle de sa place au Parlement, en qualité de ministre de la couronne et quand il répète de sang-froid, que la province de Québec produit les meilleures pommes, de façon à faire naître des comparaisons odieuses entre les provinces du Canada, je pense que le ministre commet, pour le moins, une erreur de jugement. Naturellement la population de mon comté lira dans la presse le compte-rendu de cette séance parce que je représente la région qui est, d'après moi, la première pour la production des meilleurs fruits dans cette partie du Canada qui fournit les fruits les plus excellents.

L'hon. M. FISHER: Vous ne devriez pas parler ainsi.

M. GOODEVE: Monsieur l'Orateur, je crois représenter la circonscription la plus

renommée du Canada, pour la production des fruits et si je ne prenais pas la parole, mes commettants seraient naturellement portés à se demander pourquoi j'ai laissé passer de pareilles affirmations sans protester. Je n'ai pas la prétention d'être un expert, comme l'honorable député de Yale-Caribou (M. Burrell), mais je me permettrai de faire observer à l'honorable ministre de l'Agriculture, qu'il n'y a pas encore deux ans, on avait organisé à Spokane une exposition, uniquement pour les pommes, qu'on disait être la plus importante qui eût été tenue en Amérique et peut-être dans le monde entier. Or, à cette exposition, où il y avait des exposants de toutes les parties du continent, les exposants de la région que j'habite ont remporté un grand nombre de prix dans plusieurs variétés. C'est le district électoral de Kootenay, celui que je représente, qui a obtenu le premier prix pour les pommes, à cette exposition de Spokane. L'honorable ministre sait aussi, car je crois l'avoir lu dans un rapport officiel, que la province de la Colombie-Anglaise a obtenu la médainlle d'or pour ses pommes à l'exposition de fruits tenue à Londres, et l'an dernier encore, cette province obtenait une médaille spéciale dans un concours, pour la meilleure exposition de 50 boîtes des plus beaux fruits les mieux empaquetés.

J'ignore si la province de Québec était représentée à cette exposition, mais si elle l'était je serais enchanté d'apprendre qu'elle a aussi obtenu une récompense spéciale, car dans un grand pays comme le nôtre, il ne doit pas y avoir place pour ces mesquines jalousies et ces odieuses comparaisons.

Les remarques de l'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong) m'ont parues très censées et le ton agressif de la réponse du ministre de l'Agriculture m'a fort surpris. Je vois toujours avec plaisir un ministre parler en termes élogieux de la province qu'il représente plus particulièrement et j'aurais été assez disposé à ne pas me formaliser des paroles prononcées par l'honorable ministre de l'Agriculture, dans la province de Québec, mais quand il affirme dans cette Chambre et fait consigner dans le compte rendu officiel de nos délibérations qu'aucune autre province ne produit des pommes comparables, sous le rapport de la qualité et de la saveur, à celles de la province de Québec, je me permets de lui répliquer qu'à la réflexion, dans son propre intérêt comme dans celui du pays, il devra admettre qu'il a commis une erreur.

L'hon. M. FISHER: Bien que ministre de l'Agriculture, je n'en suis pas moins le représentant d'un comté de la province de Québec et si mon honorable ami peut se permettre de dire que la partie de la Colombie-Anglaise qu'il habite produit les meilleurs fruits, et est la région la plus renommée du Canada pour la production des fruits, je ne vois pas pourquoi je n'aurais pas le droit d'émettre la même prétention pour ma province.

M. BLAIN: Il y a une grande différence entre les deux cas, et le ministre la saisit parfaitement. Il n'y a pas d'inconvénient à ce qu'un simple député prétende que le comté qu'il représente produit les meilleures pommes du Canada; mais le ministre de l'Agriculture, bien qu'il représente un comté de la province de Québec, se trouve sur un plus grand théâtre et est ministre pour tout le pays. Il doit comprendre que si les importateurs anglais donnaient de la publicité à ses déclarations cela pourrait causer des torts considérables à ceux qui vendent des fruits venant des autres provinces. D'ailleurs le ministre n'a pas même cherché à apporter la moindre preuve à l'appui de sa prétention.

L'hon. M. FISHER: J'ai simplement exprimé mon opinion, mon goût.

M. LENNOX: L'honorable ministre peut avoir le goût vicié.

M. BLAIN: Si le ministre était en état de démontrer que dans les concours ou les expositions, les pommes de la province de Québec avaient remporté tous les premiers prix et avaient été déclarées supérieures à celles des autres provinces du Canada, il pourrait avoir une raison de parler comme il le fait.

L'hon. M. FISHER: J'ai dit et répète à mon honorable ami que je n'ai fait qu'exprimer mon opinion, mon goût, rien de plus.

M. BLAIN: Le goût du député de Brome ne me regarde pas, mais j'ai le droit de m'inquiéter de l'opinion du ministre de l'Agriculture. Quand ce dernier affirme et réaffirme dans le Parlement que dans son opinion, les meilleures pommes du Canada viennent de la province de Québec, c'est en sa qualité de ministre de l'Agriculture qu'il parle, et en parlant ainsi, il ne rend pas justice aux autres parties du pays. Pour ma part, je n'aurais aucune hésitation à exprimer l'opinion que les meilleures pommes du monde sont celles de la province d'Ontario.

L'hon. M. FISHER: Absolument comme moi.

M. BLAIN: Non; j'occupe une position tout à fait différente. Je ne suis que l'humble représentant d'un comté d'Ontario, pendant que mon honorable ami est ministre de l'Agriculture. Quand à l'étranger on veut se renseigner sur les ressources agricoles du Canada, on ne s'adresse pas à un simple membre de la Chambre des communes; on tourne les yeux du côté de ceux qui détiennent le pouvoir, comme le ministre de l'Agriculture.

A maintes reprises, devant le comité de l'agriculture, quand quelqu'un demandait à ses fonctionnaires quelle province est la plus renommée pour tel ou tel produit, le ministre a toujours dit qu'il ne fallait pas faire de comparaison, et le comité l'a toujours appuyé. Il serait en effet déplacé de la part d'un fonctionnaire, même devant le comité de l'agriculture, d'affirmer qu'une province produit de meilleurs fruits, de meilleures pommes de terre, qu'une autre. L'honorable ministre se rend parfaitement compte de la situation et il ne voudrait pas faire de semblables déclarations dans les différentes parties du pays. Il est trop habile en politique pour cela. S'il ne permet pas à un de ses fonctionnaires de signaler une province comme supérieure aux autres, sous un rapport quelconque, il ne devrait pas le faire lui-même, dans la Chambre et déclarer que la province de Québec produit de meilleures pommes que toutes les autres provinces du Canada.

M. CROSBY: En l'absence de l'honorable député de King (sir Frederick Borden), en l'absence de l'honorable député de Hants (M. Black), en l'absence de l'honorable député d'Annapolis (M. Pickup), je dois me faire le champion de la Nouvelle-Ecosse, et je commencerai par déclarer que le ministre de l'Agriculture n'a pas raison de dire qu'il occupe la même position que l'honorable député de Peel, ou un député quelconque. Il représente tout le Canada. Je le regrette pour lui, mais c'est un fait.

L'hon. M. FISHER: Nous ne pouvons pas l'empêcher.

M. CROSBY: Je ne puis pas l'empêcher dans le moment, mais j'espère qu'un jour viendra où je pourrai l'empêcher. A tout événement, mon honorable ami aurait tort de faire des allusions et de croire qu'il peut simplement dire tout ce qu'il voudra. Il prétend avoir autant de droit de dire que les meilleures pommes viennent de la province de Québec, que l'honorable député de Kootenay en a de réclamer cette distinction pour la province de la Colombie-Anglaise. S'il s'était contenté de dire que la province de Québec produit des pommes aussi bonnes que celles d'aucune autre province, personne n'aurait protesté. Mais je trouve injuste et déplacé qu'il déclare que les pommes de la province de Québec sont supérieures à toutes les autres, quand il sait parfaitement que les pommes de la Nouvelle-Ecosse sont au moins les égales de celles de la province de Québec ou de toute autre province. Je ne suis pas un producteur de pommes, mais je suis un consommateur et je crois avoir le goût plus raffiné que le ministre de l'Agriculture. Je suis porté à croire qu'il avait le goût dérangé quant il a goûté à ces fruits.

M. LENNOX: A quelle heure dans la soirée?

M. CROSBY: Je l'ignore: pour ma part, je les mange toujours à des heures raisonnables. Je n'ai jamais eu le plaisir de goûter aux pommes de la province de Québec, mais j'ai souvent mangé de celles de la Nouvelle-Ecosse, et je ne crains pas de dire que la province de Québec n'en produit pas de meilleures.

L'hon. M. FISHER: Très bien.

M. CROSBY: Puisque le ministre est aussi de cet avis, c'est qu'il retire ce qu'il a dit. Je ne demande pas que le ministre de l'Agriculture ou qui que ce soit déclare que les pommes de la Nouvelle-Ecosse sont supérieures à toutes les autres, mais je prétends qu'il n'y en a pas de meilleures et tous ceux qui suivent les fluctuations du marché savent qu'elles rapportent les plus hauts prix. Ici, ce n'est pas matière de goût, mais une question d'affaires.

M. PRICE: Je regrette d'avoir à différer d'opinion avec les honorables députés de la gauche qui viennent de prendre la parole. Je suis tout à fait de l'avis de l'honorable ministre de l'Agriculture, et je dis comme lui que les meilleures pommes viennent de la province de Québec. Puisque l'honorable député d'Halifax parle de goût, je me permettrai de dire que je lui en supposais un meilleur. L'honorable ministre de l'Agriculture a certainement meilleur goût que lui, en fait de pommes.

M. BURRELL: Je devrais peut-être m'excuser d'avoir introduit cette pomme de discorde dans le débat. Je n'ai pas l'intention d'entonner un dittugrande en l'honneur des pommes de la Colombie-Anglaise, bien que j'aie mon opinion sur cette question, comme d'autres ont la leur. Mais, pour nous qui savons ce qui en est, nous n'avons aucune hésitation à admettre la gravenstein de la Nouvelle-Ecosse, la spy d'Ontario, la fameuse de Québec et l'orange de Cox, ou la jonathan de la Colombie-Anglaise, cultivées dans les meilleures conditions, peuvent satisfaire tous les goûts, même celui du ministre de l'Agriculture. On a tort de faire ces comparaisons. Il y a un terrain commun sur lequel nous pouvons tous nous rencontrer et qui intéresse non les producteurs, mais les consommateurs.

En faisant tous nos efforts pour donner au consommateur ce qu'il désire nous hâterons l'avènement de l'âge d'or décrit par Oliver Wendell Holmes—cela inéressera peut-être les avocats—un âge d'or qui arrivera:

When legislators keep the law,
And banks dispense with bolts and locks,
And berries, whortle, rasp and straw,
Grow bigger downwards through the box.

Tout en différant sur certaines questions, nous pouvons nous rendre le témoignage en Colombie-Anglaise, non seulement en ce qui concerne la saveur, mais encore l'excellence de notre emballage, nous pouvons nous vanter de faire parvenir nos fruits aux consommateurs en un tel état tel que nous pouvons rendre des points, sous ce rapport, à la plupart des autres provinces. Je regrette ces préjugés de clocher, parce que j'estime que nous devrions tous nous unir pour rendre nationale cette industrie, pour lui donner la prépondérance sur les marchés du monde, et je tiens compte à l'honorable ministre d'avoir cette intention.

M. MIDDLEBRO: Cette discussion est toute une révélation pour moi, parce que j'avais cru qu'il était parfaitement compris que c'était le comté de Grey-nord qui produisait les meilleures pommes du pays et que c'était un de ces fruits qui avait causé le péché d'Adam et d'Eve. Mais je dois admettre que les représentants de la Colombie-Anglaise l'emportent sur nous, parce que, si je ne me trompe, la pomme qu'Eve fit manger à Adam était en tout semblable à celle que l'on cultive en Colombie-Anglaise.

M. SCHAFFNER: Voici une photographie que je veux montrer à l'honorable ministre de l'Agriculture, de pommes expédiées, cette année, de la division électorale que j'ai l'honneur de représenter. J'estime que cette photographie mérite assurément d'être présentée à la Chambre. Elle n'a pas été prise par moi-même, mais sous mes ordres; elle représente des pommes empaquetées dans l'Ontario et expédiées au Nord-Ouest.

M. ARMSTRONG: Je crois sincèrement que l'honorable ministre devrait retirer la déclaration qu'il vient de faire. Il n'existe aucune raison au monde pour un ministre de la couronne, représentant tout le Dominion, de faire semblable déclaration. On pourrait se servir de cette dernière comme annonce sur les marchés de l'univers. Est-ce pour l'honorable ministre agir en homme d'Etat que de faire de la réclame pour certains districts du Canada où l'on cultive les pommes, réclame qui se répandra partout et qui consiste à dire que la province de Québec est celle où l'on recueille les meilleures pommes dans tout le Canada?

L'hon. M. EMMERSON: Il s'agissait, apparemment, de la pomme de discorde.

M. ARMSTRONG: Une sauce aux pommes en tant que l'honorable ministre de l'Agriculture se trouve concerné. J'espère qu'il aura l'obligeance de retirer ce qu'il a avancé. Il sait parfaitement que dans l'Ontario nous avons, l'année dernière, rempli 15,000,000 de barils de pommes, ce qui représente la plus forte quantité de pommes expédiées par une province; mais si les expéditeurs de Québec peuvent estampiller les pommes qu'ils envoient en Grande-Bretagne avec le résultat dont vient de parler, avec tant d'emphase, l'honorable ministre de l'Agriculture, en déclarant que les pommes cueillies dans cette province sont les meilleures du Dominion, on peut s'attendre que ces pommes-là remportent un avantage sur celles récoltées dans les autres provinces. J'aimerais que l'honorable ministre déclarât, au moins, s'il va retirer ou non son affirmation.

L'hon. M. FISHER: Adopté.

M. ARMSTRONG: Je demanderai à l'honorable ministre de quel droit il parle ainsi.

L'hon. M. FISHER: Adopté.

M. ARMSTRONG: J'ai posé une question juste et raisonnable et j'estime que l'honorable ministre devrait au moins y répondre.

L'hon. M. FISHER: J'ai déjà répondu à l'honorable député et je n'entends pas continuer ainsi sous ce rapport.

M. ARMSTRONG: Voilà, certes, prendre une attitude bien étrange. Nous savons parfaitement que l'honorable ministre a avancé certaines choses déplacées de la part d'un ministre de la couronne. Je suis certain que demain, lorsqu'il lira le compte rendu de ses affirmations, il regrettera de les avoir faites. Je représente une grande région agricole où l'on cueille en quantité les meilleures pommes du Canada et j'estime qu'il est de mon devoir de signaler à l'honorable ministre qu'il a avancé des choses qui sont de nature à nuire aux meilleurs intérêts de ceux qui se livrent à cette industrie. J'espère sincèrement que d'ici à la reprise de la séance il trouvera le moyen de réfléchir et que lorsque nous nous réunirons à nouveau à huit heures, il en sera venu à la conclusion qu'il vaudrait mieux pour lui reconnaître qu'il s'est trompé et qu'il est prêt à se montrer juste à l'égard de toutes les parties du pays.

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

Reprise de la séance.

M. ARMSTRONG: J'espère que l'honorable ministre qui vient de prendre son dîner se montrera de meilleure humeur et qu'il retirera la remarque qu'il s'est permise à propos de la culture de la pomme, ainsi que les remarques blessantes qu'il a faites à mon endroit. J'ignorais jusqu'au moment de la suspension de la séance qu'il s'était permis de dire que j'étais un homme d'un esprit étroit et d'une faible intelligence. S'il s'imagine que ces expressions sont bien dignes d'un ministre de la couronne, il est grandement temps que nous le mettions à

la place qu'il doit occuper. Il considère qu'il peut venir ici faire le fanfaron afin d'en imposer aux membres de la Chambre comme il pourrait peut-être le faire à l'endroit de certains de ses électeurs. L'heure est venue pour lui de se rendre compte de la position qu'il occupe en cette Chambre. Je lui demanderai s'il veut avoir l'obligeance de retirer ce qu'il a dit.

L'hon. M. FISHER: Non.

M. ARMSTRONG: Dans ce cas je dis que les expressions dont il s'est servi en cette Chambre sont malvenues de la part d'un ministre de la couronne. En parlant de l'honorable ministre j'ai bien pris garde de ne pas faire d'allusion personnelle; j'ai dit que sa politique sur cette question était étroite et d'une nature provinciale. En réponse l'honorable ministre dit: Vos remarques proviennent de l'étroitesse de votre esprit et de votre faiblesse de la faculté de comprendre. En dirait-il autant du "Star" de Montréal, ou du "Fruit Journal," ou des douzaines de gazettes qui s'occupent de la culture des fruits ou de l'agriculture qui attaqueront cette déclaration de l'honorable ministre et qui la critiqueront en la façon voulue.

Toutes ces gens-là sont-ils faibles d'esprit et d'intelligence? Si l'honorable ministre voulait examiner ce qu'il a fait, il constaterait quelle politique étroite et mesquine il a appliqué depuis qu'il fait partie du ministère. Qu'il retourne à son métier de fabricant de seringues à volailles et de ciseaux servant à la coupe des pêches; qu'il retourne à ce fameux appareil primitif de compartiments frigorifiques. Qu'on le suive dans toute sa carrière, et l'on ne pourra jamais en arriver à une autre conclusion que cet homme-là est malvenu de faire des affirmations semblables. L'honorable ministre a-t-il vu ce que publie un journal à propos de la déclaration qu'il faisait dans la province de Québec et dans la Colombie-Anglaise? A-t-il lu ce qui suit:

> Que certaines variétés de pommes réussissent mieux dans certaines parties du Canada où l'on cultive les fruits que dans d'autres, cela est vrai, mais dire, en général, que "la saveur de la pomme cueillie en Colombie-Anglaise ne pouvait être comparée à celle de la pomme cultivée dans la province de Québec" ou vice versa, c'est certainement se plonger à tort dans les eaux profondes et troublées des comparaisons odieuses.

L'honorable ministre s'est servi cet après-midi des mots suivants:

> J'estime que les pommes de la province de Québec, sous le rapport de la saveur et de la qualité, l'emportent sur tout fruit semblable produit, non seulement en Colombie-Anglaise, mais encore en aucune partie du monde.

Si l'honorable député n'était qu'un simple membre de cette Chambre, la question serait tout à fait différente, mais il est ministre de la couronne et il doit s'occuper de tout le Dominion. Qu'on poursuive son principe jusqu'à sa conclusion logique, qu'il nous indique, s'il l'ose, certaines qualités des produits agricoles du Canada, et qu'il nous dise que ces produits ne sont adaptés qu'à une certaine province. Il comprend parfaitement qu'il n'oserait pas prendre une attitude pareille mais il croit à propos d'en agir autrement quand il s'agit de l'industrie importante des pommes. Il y a à peine quelques années le Canada produisait 20,000,000 de barils de pommes dont 15,000,000 provenaient de l'Ontario, et voici que l'honorable ministre voudrait marquer d'un stigmate les pommes de cette province en déclarant que celles de la province de Québec sont supérieures. En cela, il ne fait qu'annoncer les produits d'une province et en prôner la valeur au détriment des produits similaires d'une autre province. Si l'honorable ministre n'a pas le courage, l'énergie, ou le bon esprit de retirer les expressions qu'il a employées, je laisse à la Chambre de se prononcer et de désigner celui dont l'esprit est étroit et dont la faculté de comprendre est bien faible, en vérité.

Je suis certain que, sous ce rapport, on désignera, sans se tromper grandement, l'honorable ministre de l'Agriculture.

M. JAMESON: J'ai été, je dois l'avouer, quelque peu surpris d'entendre la déclaration de l'honorable ministre de l'Agriculture relativement aux pommes de la province de Québec. Tout en professant beaucoup d'admiration pour les différentes sociétés agricoles et horticoles du Dominion, je ne crois pas, toutefois, qu'il soit sage ou raisonnable pour un député qui occupe la position de ministre de l'Agriculture du Canada de signaler ainsi une province particulière pour recommander aux autres de suivre son exemple. Il a déclaré qu'à son avis, les pommes de la province de Québec, sous le rapport de la saveur et de la qualité, sont infiniment supérieures aux autres pommes récoltées, non seulement dans la Colombie-Anglaise, mais encore dans tout l'univers. Tant que cette différence n'a été discutée que par le représentant de Yale-Cariboo (M. Burrell) et l'honorable ministre, et qu'elle n'affectait que les provinces de la Colombie-Anglaise et de Québec, j'ai cru devoir m'abstenir de prendre part à la discussion. Mais lorsque l'honorable ministre a fini par faire cet avancé d'une portée si grande et si étonnante, il m'a semblé en toute justice pour la province de la Nouvelle-Ecosse dont le record est enviable quand à la qualité des fruits qu'on y récolte, que je devais élever la voix pour protester. J'ignore si l'honorable ministre a visité cette province au cours des dernières années et s'il a vu les fruits qu'on y récoltait.

L'hon. M. FISHER: Oui.

M. JAMESON: Dans ce cas, je crains fort que ses observations, quant à la vallée d'Annapolis et les autres parties de cette province, ne soient de nature à faire tort à ces dernières, parce que, s'il avait ouvert les yeux, il aurait constaté que cette vallée, comme région productrice de fruits, n'est surpassée par aucune autre du Canada. J'estime qu'il est simplement juste, au nom des producteurs de fruits de la vallée d'Annapolis et des autres parties de cette province, que je proteste contre l'affirmation de l'honorable ministre en disant qu'à mon avis, la qualité des pommes qu'on récolte dans cette vallée n'est surpassée ailleurs au Canada. Il va sans dire que je parle en ma qualité de simple député. Je n'ai pas eu, à l'instar de l'honorable ministre, l'avantage de visiter toutes les parties du Dominion où l'on cultive les fruits, mais je me fie aux rapports qu'on met à notre disposition, et à ce que j'ai appris après une enquête aussi minutieuse qu'il m'a été donné d'en faire.

Je crois que le ministre des Finances (M. Fielding), qui représente cette province, que l'honorable député de Hants (M. Black), le ministre de la Milice (sir Frederick Borden), député de King, et le représentant d'Annapolis (M. Pickup) feraient bien de reconnaître avec moi que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher), sans s'en douter peut-être, a causé, par la déclaration générale que je viens de signaler, un tort considérable à la Nouvelle-Ecosse et plus particulièrement à la vallée d'Annapolis et aux autres régions où on se livre à l'arboriculture fruitière. Dans la bouche du ministre de l'Agriculture, cette déclaration revêt un cachet d'autorité; aux yeux de la population du Canada et de l'univers entier, c'est une déclaration faite par celui dont on peut dire qu'il est expert en la matière, qu'il parle en se fondant sur le résultat de ses recherches, après avoir recueilli les renseignements les plus complets qu'il soit possible d'obtenir au Canada. C'est pour cela même que je me crois tenu de contredire l'assertion du ministre de l'Agriculture, du moins en ce qu'elle a trait à la Nouvelle-Ecosse.

Au cours des quelques années dernières, les arboriculteurs fruitiers de la vallée d'Annapolis et des régions avoisinantes, dont je m'occupe le plus et que je dois connaître, ont obtenu des résultats merveilleux. Ils se sont créé une réputation fort enviable en produisant un fruit exquis qu'ils mettent sur le marché en excellent état. Je trouve injuste, je trouve même inconvenant, comme dit l'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong), que le ministre médise ainsi des arboriculteurs fruitiers de la Nouvelle-Ecosse. Je crains qu'il ne se méprenne sur le sens de mes paroles. Qu'il sache bien que je me borne à accomplir ce que je crois être mon devoir envers la population de la Nouvelle-Ecosse et les arboriculteurs fruitiers des régions que j'ai mentionnées.

Bien que ce ne me soit peut-être pas une tâche fort agréable que d'avoir à contredire la déclaration d'un ministre, je considère qu'il est de mon devoir d'inviter l'honorable ministre de l'Agriculture—et je me plais à espérer que mon exemple sera suivi par tous les représentants des régions de la Nouvelle-Ecosse où il se fait de l'arboriculture fruitière—à modifier sinon à retirer son assertion, vu qu'elle est manifestement injuste à l'endroit de la Nouvelle-Ecosse, et qu'elle portera préjudice aux arboriculteurs fruitiers de cette province quand ils voudront mettre leurs fruits en vente.

M. BLACK: Voilà qui semble un peu plus fort qu'une tempête dans un verre d'eau. Quand, à mon entrée dans la Chambre, j'ai entendu les protestations enflammées et enflammantes de l'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong), j'ai pensé que le ministre de l'Agriculture s'était, pour le moins, rendu coupable du crime de haute trahison. Il n'y a certainement aucun mal à vanter les fruits de sa province. Moi-même, je représente le comté où l'on récolte les meilleurs fruits du monde, et il ne me vient pas à l'esprit que le ministre de l'Agriculture ou l'honorable député de Lambton-est puissent se formaliser de ce que je le dise. J'aime qu'on trouve son pays plus beau que tout autre et que l'on préfère les pommes cueillies à sa porte à celles qui proviennent d'ailleurs.

M. ARMSTRONG: L'honorable député (M. Black) croit-il que ses paroles auront un effet aussi considérable que celles du ministre de l'Agriculture?

M. BLACK: Certains membres de la gauche ont la très mauvaise habitude de faire des questions dès qu'un député ministériel prend la parole. Je veux qu'on me laisse parler sans m'interrompre. Prenant assez rarement la parole, je crois donner par là un très bon exemple à certains des jeunes et nouveaux membres de la gauche qui prennent part à toutes les discussions.

Je me serais abstenu d'intervenir dans le présent débat si je ne représentais l'un des comtés où l'on récolte les plus beaux fruits du Canada—cela, je le dis sincèrement et sans vanterie. Je me suis moi-même, à mes heures de loisir, il est vrai, occupé d'arboriculture fruitière. Dans mon comté, cette branche de l'industrie donne d'excellents résultats; un bon verger de pommiers y vaut des actions de la banque de la Nouvelle-Ecosse. Je regrette que mon absence de quelques minutes, cet après-midi, ait valu à la culture du pommier d'avoir pour champion l'éminent arboricul-

teur fruitier qu'est le représentant de la ville d'Halifax (M. Crosby); je regrette aussi que cette industrie ait dû avoir pour défenseur l'honorable député de Digby (M. Jameson). S'il s'était agi de poulets de Digby, de hareng saur ou de poisson séché, l'honorable député de Digby eût assurément été en mesure de parler avec quelque connaissance de cause; mais j'ai toujours remarqué, chaque fois que j'ai franchi la limite ouest du comté d'Annapolis, qu'on n'apercevait plus de pommiers en fleurs, et que dans le comté de Digby, on ne trouvait nulle part de ces arbres fruitiers.

M. JAMESON: L'honorable député devait avoir les yeux fermés.

M. BLACK. Non pas; bien que je sois allé par là maintes et maintes fois, je n'y ai guère vu de terres agricoles. L'été, le comté est fort agréable à habiter, on y voit le bassin superbe d'Annapolis et nombre d'autres choses attrayantes; mais on n'y récolte pas de fruits; ce n'est pas un comté agricole. Au dire de l'honorable député de Digby, la vallée d'Annapolis serait la région de la Nouvelle-Ecosse qui produit les fruits; mais cette vallée, dont la longueur est d'environ vingt-cinq ou trente milles, ne constitue qu'une étroite bande du territoire de la Nouvelle-Ecosse; la grande zone de production fruitière comprend les comtés de Hants et de King, qui ne font aucunement partie de la vallée d'Annapolis. A vrai dire, il y a dans la Nouvelle-Ecosse quatre ou cinq vallées où la pomme se récolte en abondance, ce sont: la vallée d'Annapolis, celle de Cornwallis, comté de King, où la pomme abonde peut-être plus qu'en toute autre partie de la Nouvelle-Ecosse; la vallée de Gaspareau, renommée dans tout le Canada oriental pour sa beauté et sa production de pommes; la vallée d'Avon, dans mon comté, et nombre d'autres où l'on récolte des fruits.

Je ne veux pas m'attarder à discuter une bagatelle indigne de fixer l'attention de la Chambre. Je ne me formalise pas de ce que le ministre de l'Agriculture a dit des pommes de sa province; on doit plutôt le féliciter de l'avoir fait. J'en dis autant des pommes de ma province, sachant que nul ne s'en offensera. Je suis bien aise qu'en un aussi grand nombre d'endroits du Canada on soit en mesure de mettre sous les yeux de l'univers des résultats si satisfaisants en ce qui concerne la culture du pommier. A Londres seulement, la Nouvelle-Ecosse fournit 750,000 barils de pommes; ses exportations augmentent d'une année à l'autre, et elle pourrait produire vingt fois plus de pommes qu'il ne s'y en récolte à l'heure qu'il est. Les vergers y deviennent plus considérables et se multiplient. On y vient acheter les pommes, on fait même des avances sur la récolte; c'est à qui aura l'avantage d'acheter le fruit.

M. SCHELL: Je ne me propose pas de discuter longuement cette question. Naturellement les citoyens d'Ontario, ceux du comté d'Oxford notamment, croient produire les meilleures pommes du Canada. Je sais que la Nouvelle-Ecosse en produit de fort belles; ses gravensteins font très bonne figure à côté de certaines de nos plus belles variétés.

La Colombie-Anglaise produit des pommes superbes ayant plus belle apparence que les nôtres; n'en ayant jamais goûté beaucoup, je ne saurais parler de leur saveur, mais ce sont assurément de très belles pommes. Je sais que dans l'île de Montréal, il se récolte des pommes d'une beauté exceptionnelle, la "fameuse" notamment, qui, à plus d'un point de vue, vaut n'importe quelle autre pomme récoltée au Canada.

Comme je n'étais pas ici cet après-midi, je ne sais pas très bien ce qui s'est dit, mais on semble évidemment s'être formalisé de certaine parole du ministre de l'Agriculture (M. Fisher), à propos de la qualité des pommes de la province de Québec. Je veux donc démontrer qu'on se place à un mauvais point de vue pour discuter la question. Si la province de Québec produit les meilleures pommes du Canada, tant mieux pour le reste du pays. Si les pommes de la Colombie-Anglaise sont meilleures que celles de toute autre partie du Canada, tant mieux pour Ontario, la Nouvelle-Ecosse et Québec. Si c'est la province d'Ontario qui produit les meilleures pommes, tant mieux pour toutes les autres provinces. Meilleures sont nos pommes, tant mieux c'est pour les diverses provinces du Canada.

En disant de la province de Québec qu'elle produit les meilleures pommes, le ministre de l'Agriculture ne nuit pas à la province d'Ontario; c'est au contraire un service qu'il lui rend. Si l'on expédie à Liverpool 100,000 barils de bonnes pommes, elles s'y vendront à un prix élevé; on pourra y en expédier 100,000 autres barils qui se vendront également bien. Mais si la moitié de ces pommes étaient de qualité médiocre, les bonnes pommes qu'on expédierait la semaine suivante se vendraient moins avantageusement à cause des mauvaises que l'on aurait mises en vente la semaine précédente.

Si l'on parvenait à répandre l'impression qu'une autre province produit des pommes meilleures que les nôtres, cela n'aurait d'autre effet que de nous encourager à mieux faire, que de favoriser la production de bonnes pommes dans chaque province.

Le ministre ne mérite aucun blâme, il a plein droit de dire que pour telle ou telle raison, il préfère les pommes d'une province à celles d'une autre. Moi-même, je n'hésiterais pas à dire quelles sont les pommes que je considère comme les meilleures, fussent-elles produites par la Nouvelle-Ecosse,

la Colomble-Anglaise ou la province de Québec ou d'Ontario.

M. CROSBY: Ce n'est pas la question de savoir quelle province produit les meilleures pommes qu'il s'agit de discuter en ce moment. Le ministre de l'Agriculture, non pas de la Nouvelle-Ecosse, de Québec, d'Ontario ni d'aucune autre province—le ministre de l'Agriculture du Canada s'est permis de faire une assertion sans fournir la moindre preuve qu'elle s'accorde avec les faits, et c'est cela qu'il s'agit de discuter en ce moment. L'honorable député de Hants (M. Black) trouve regrettable que l'arboriculture fruitière de la Nouvelle-Ecosse ait dû avoir pour champion le représentant d'Halifax. Je me bornerai à lui dire que lorsqu'on a soulevé la question, il ne se trouvait de ce côté-ci de la Chambre aucun représentant de cette partie-là de la province pour la discuter.

Sans être moi-même producteur de pommes, j'avoue que j'aime à en manger. Si l'honorable député de Hants était aussi bien informé que mon honorable ami de Digby, il aurait fort bien compris ce qu'a dit l'honorable ministre.

M. BLACK: J'ai entendu le ministre de l'Agriculture, car j'étais ici quand il a fait son assertion.

M. CROSBY: Dans ce cas, vous auriez dû vous trouver ici pour défendre votre province.

M. BLACK: J'ai été bien aise de m'être absenté pendant quelques-uns des discours.

M. CROSBY: Le représentant de Hants est né et a été élevé dans un comté qui est célèbre par la culture des pêches. Le ministre de l'Agriculture s'érige en juge pour tout le Canada et se fait fort de déclarer que la province de Québec produit les meilleures pommes. Je n'ai rien à dire contre les pommes de cette province. Je n'ai aucun doute qu'on récolte d'aussi bonnes pommes dans la province de Québec que partout ailleurs, mais le ministre n'a pas le droit de faire cette assertion en cette enceinte. Nous pourrions l'excuser de tenir ce langage dans la province de Québec, car il a l'habitude de parler d'une manière dans une province et de parler autrement dans une autre. Cependant, nous ne pouvons pas lui pardonner de venir ici et d'affirmer de sang-froid ce qu'il a affirmé et ce qui n'est pas fondé. Si la langue lui a fourché, il ne devrait pas s'entêter au point de refuser de dire: Eh bien, mes amis de toutes les autres provinces, excusez-moi; je ne savais pas ce que je disais et je le retire. Il doit faire de deux choses, l'une: se rétracter ou prouver ses dires par un autre, car il n'est pas censé être juge de la qualité des pommes. Il a pu être fait ministre de l'Agriculture, sans ma connivence, mais personne ne l'a chargé de se prononcer sur la qualité des pommes et il doit se rétracter ou donner des preuves de ce qu'il a affirmé.

Il y a du poisson dans mon comté et je conseillerais à certains députés de la droite de manger un peu de poisson. Si ce qu'ils disent du poisson est vrai, ils ont besoin d'en manger. Nous cultivons des vergers dans le comté d'Halifax, mais nous produisons tant d'autres choses dont nous sommes fiers que nous nous préoccupons peu de nos pommes. Il serait injuste de laisser les propos du ministre se répandre à l'étranger. Nous l'excusons lorsqu'il se rend dans la province de Québec et tient ce langage, et je crois qu'on l'excuserait dans Ontario s'il y faisait la même assertion, mais je suis d'avis qu'il n'a pas le droit de la faire dans cette Chambre.

M. M. MARTIN (texte): Monsieur le président, je suis surpris de voir que plusieurs députés de la gauche, qui ont parlé sur cette question, demandent au ministre de l'Agriculture de retirer les paroles qu'il a prononcées, l'automne dernier, au congrès de pomologie, à l'effet que la province de Québec produisait la meilleure pomme du Canada et même du monde entier.

Tout le monde sait que la pomme fameuse des environs de Montréal obtient la préférence sur le marché anglais et que c'est le consommateur anglais qui l'a lui-même qualifié de "Beauty of Montreal," et comme étant la meilleure pomme du monde.

Si la province de Québec produit la meilleure pomme, ce n'est assurément pas un reproche à lui faire.

Je regrette, toutefois, que le député de Jacques-Cartier (M. Monk) ne soit pas à son siège pour défendre le ministre, parce que ces pommes sont, en grande partie, récoltées dans son comté; je suis sûr qu'il aurait donné, pour une fois, crédit au ministre pour cette assertion.

Sur l'article 4 (étendue des règlements).

M. ARMSTRONG: Quelle sorte d'inspection fera-t-on de ces objets lorsqu'ils seront importés?

L'hon. M. FISHER: Je suis certainement d'avis que, pour les fins de cette loi, toute inspection destinée à prévenir les maladies causées par les insectes destructeurs doit être faite par un entomologiste ou un botaniste compétents. Je ne voudrais pas me fier à quelqu'un qui ne serait pas en mesure de constater la présence d'un insecte destructeur ou d'une maladie de la végétation.

M. ARMSTRONG: Cet après-midi, le ministre a laissé entendre qu'il ne s'attendait pas à avoir besoin de nouveaux employés pour appliquer cette loi.

L'hon. M. FISHER: Ce n'est pas précisément ce que j'ai dit, cependant, je puis apprendre à l'honorable député, qu'il y a

déjà au département plusieurs fonctionnaires doués des aptitudes nécessaires.

M. ARMSTRONG: Si le ministre a assez d'employés pour faire faire ce travail, à quoi servent les articles 5 et 6? Pourquoi ne pas les supprimer complètement?

L'hon. M. FISHER: A tout moment peut survenir une épidémie qui constituerait un grand danger pour le pays et, dans ce cas, il ne faudrait plus d'employés afin d'être en mesure d'appliquer la loi. Naturellement, je ne le ferais que si le personnel du département n'était pas assez nombreux pour parer aux besoins de la situation.

M. ARMSTRONG: Le ministre ne pourrait-il pas les employer au département ou se servir des employés qu'il a déjà? Si nous conservons ces articles, nous fournirons au ministre l'occasion d'exercer ses talents et de procurer des emplois à ses favoris.

L'hon. M. FISHER: Nous ne nommerons d'autres fonctionnaires que si la situation l'exige, et nous les choisirons en raison de leurs aptitudes pour ce travail.

M. ARMSTRONG: Alors, pourquoi ne les nommerait-on pas au département plutôt qu'en vertu des dispositions de la présente loi?

L'hon. M. FISHER: Parce que nous pourrions ne pas avoir constamment besoin d'eux. Je me propose de ne les employer que lorsque cela sera nécessaire et aussi longtemps qu'il le faudra.

M. ARMSTRONG: A l'heure qu'il est le ministre a-t-il de ces fonctionnaires dans les ports de douanes?

L'hon. M. FISHER: Pas en ce moment, je ne suis pas autorisé.

M. JAMESON: Aujourd'hui, en soumettant le bill, le ministre a parlé d'un insecte appelé le liparis cul-doré. Cet insecte s'est introduit de quelque manière dans la partie occidentale de la province de la Nouvelle-Ecosse depuis trois ou quatre ans, et il y a causé beaucoup d'ennuis. Je ne sais pas exactement comment il s'est introduit. Je ne pense pas qu'il ait été apporté sur des arbres fruitiers. Des gens qui se sont livrés à des recherches minutieuses m'ont dit que, autant qu'ils ont pu le constater, cet insecte a été apporté par un steamer faisant la navette entre un port des Etats-Unis, Boston, je crois, et l'un des ports de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. Il s'est propagé avant qu'on l'ait reconnu, et ensuite, les autorités provinciales ont pris des mesures qui, bien qu'assez rigoureuses, ne semblent pas en avoir complètement prévenu la diffusion et la propagation. Il me vient à l'idée que, vu qu'il est à craindre que cet insecte destructeur ne soit introduit au Canada autrement que par l'importation d'arbres fruitiers, le ministre peut avoir sur le sujet des renseignements généraux qu'il serait utile de consigner dans le hansard.

L'hon. M. FISHER: L'honorable député a parfaitement raison. Je ne saurais dire de prime abord comment cet insecte a pénétré dans la Nouvelle-Ecosse, et je crois que je n'ai jamais su comment il s'y est introduit. Mais, je suis d'avis que ce que suggère l'honorable député est très probable, car on sait que cet insecte avait envahi les états de la Nouvelle-Angleterre avant que sa présence eût été constatée dans la Nouvelle-Ecosse. Actuellement, le gouvernement de cette province a trois employés qui s'occupent de le détruire. L'entomologiste du département à Ottawa est en relation constante avec eux et leur donne des conseils, et feu M. Fletcher, l'ancien entomologiste du département a visité la Nouvelle-Ecosse, décrit ce liparis et ses habitudes, et il est venu en aide aux gens là-bas en leur donnant des conseils, des renseignements et des instructions pour les détruire. Cependant, il n'y a pas eu jusqu'ici de loi nous permettant de prendre des mesures afin de l'exterminer. La présente loi nous en fournira les moyens. Sans entraver ni déprécier en aucune façon les efforts du gouvernement provincial, je désire lui venir en aide de toutes les manières possibles et, dès que ce bill aura été adopté, nous serons en mesure d'accomplir un travail efficace. Dans un cas semblable à celui-là, je pourrais être obligé de nommer un fonctionnaire qui viendrait en aide aux autorités de l'endroit ou qui appliquerait les dispositions de la présente loi qui pourrait être plus efficace qu'une loi provinciale ou régionale, principalement lors de l'introduction d'un insecte destructeur venu de l'étranger.

M. JAMESON: Je suis bien aise d'entendre cette déclaration du ministre. Je crois que cette démarche, s'il la fait, sera d'un grand secours. Cet insecte destructeur n'était guère connu au Canada, avant qu'il eût pénétré dans la Nouvelle-Ecosse il y a trois ou quatre ans, et la gravité de ses ravages n'a été comprise qu'un an ou deux plus tard. C'est un fléau très grave et on devrait avoir recours à toutes les mesures qui tendraient à l'enrayer. Bien que le représentant de Hants n'ait pas paru s'en souvenir, nous récoltons une bonne quantité de pommes dans le comté de Digby, et je puis dire que la qualité de ces fruits est excellente, principalement dans les régions de la rivière Hébert, de Hill-Grove, d'Acadiaville, et autres. Dans ces régions, on a découvert plusieurs de ces liparis et, autant que j'ai pu l'apprendre, ils ne se répandent pas seulement parmi les arbres fruitiers, mais on croit qu'ils se sont attaqués aux essences forestières en général. J'ignore s'il

en est ainsi, ne connaissant pas suffisamment les habitudes de ces liparis; mais en tout cas il existe un insecte très suspect ayant sous plusieurs rapports une ressemblance frappante avec le liparis cul-doré. Je voudrais apprendre du ministre si cet insecte a été découvert dans une autre province du Canada et, dans l'affirmative, comment ont réussi les efforts tentés pour le détruire.

L'hon. M. FISHER: Je dirai d'abord à l'honorable député que cet insecte ne s'attaque pas uniquement aux arbres fruitiers. Il s'attaque à tous les arbres de la forêt et aux arbres d'ornement tout autant qu'aux arbres fruitiers, sauf aux conifères, mais il s'attaque aux essences décidues. On n'a pas constaté sa présence ailleurs que dans cette région. On a découvert des nids sur des plants de pépiniéristes, et on les a détruits. Je crois que l'honorable député était absent cet après-midi lorsque j'ai expliqué que, cette année et l'an dernier, nous avons combattu ce fléau en l'absence de toute loi. Nous avons eu l'aide, et une aide généreuse, des importateurs de plants de pépiniéristes qui ont consenti à l'examen de leurs importations par nos inspecteurs, bien que nous ne fussions pas autorisés à faire faire cet examen, et à la destruction des plants qui étaient contaminés.

On a dit que cet hiver durant la saison d'importation des plants d'horticulture, on avait inspecté 1,700,000 arbustes, et qu'on avait trouvé 293 nids dans chacun desquels il pouvait y avoir entre 200 à 300 chenilles. Elles furent toutes détruites. On a fait un travail semblable l'année dernière. Si elles étaient entrées dans le pays il n'y a aucun doute qu'aujourd'hui cet insecte se serait établi fermement dans les différentes parties du Canada. La permission que les importateurs nous ont accordée de faire cette inspection était purement volontaire. C'est en conséquence de cette expérience que je dépose ce bill. J'ai devant moi le rapport de 1909 de la ferme expérimentale qui dit:

En 1902 M. William McIntosh, de Saint-Jean (N.-B.), captura un spécimen unique de bombyx cul-doré (Brown-tail Moth, "Euproctis chrysorrhœa" L.) à environ 20 milles de Saint-Jean (N.-B.). Vers la même date M. Gordon Leavitt en captura un autre à Saint-Jean; et en juillet 1905, M. John Russell un troisième à Digby (N.-B.). Jusqu'à présent ce sont les seuls cas authentiquement constatés où cet insecte redoutable ait été pris au Canada. J'ai toutefois reçu dernièrement de M. C. Perry Foote, de Lakeville (N.-E.), un des nids d'hiver du cul-doré, rempli de chenilles vivantes, preuve que cet insecte s'est établi au moins dans un endroit au Canada.

Le Dr Saunders dans son rapport dit:

A part le kermès de San-José, il n'est point d'autres insectes qui aient attiré autant l'attention du public ni qui aient en Amérique causé aux gouvernements des Etats et au gouvernement fédéral des Etats-Unis des frais aussi considérables que la spongieuse ou bombyx disparate (Gypsy moth) et le bombyx cul-doré. Ce sont deux bombyx introduits d'Europe en Amérique—la spongieuse vers 1869, et le cul-doré aux environs de 1890. Dans le Massachusetts et les états voisins il a déjà été dépensé des millions de dollars dans la lutte contre la spongieuse et contre le cul-doré. Le Dr Howard, dans l'annuaire du ministère de l'Agriculture en 1905, dit en traitant de ces insectes et d'un essai d'introduction de parasites européens: "Le cul-doré s'est même répandu davantage et est devenu plus nuisible que la spongieuse, et comme sa femelle est agile au vol, tandis que celle de la spongieuse ne vole pas du tout, il a pris une extension beaucoup plus grande que cette dernière".

C'est l'insecte que nous essayons à combattre, et il est nécessaire que nous obtenions le pouvoir de le combattre effectivement. De nouveau j'offre aux importateurs de plants d'horticulture mes félicitations pour la coopération cordiale qu'il nous ont donnée dans la lutte contre cet insecte, mais en même temps nous devons avoir le pouvoir d'agir d'après la loi et avec autorité.

M. JAMESON: Je suis heureux que le ministre de l'Agriculture ait lu ce passage du rapport. Si les pépiniéristes et les horticulteurs du pays en général ne considéraient pas assez l'éminence de ce fléau nous commençons à nous en apercevoir dans la Nouvelle-Ecosse. Je suis certain qu'ils donneront leur concours au département de l'Agriculture et au ministre dans tous les efforts qu'ils feront pour en arrêter l'invasion. S'il s'établit dans ce pays, il faudra des années pour le détruire; je pourrais dire que le travail de générations dans la culture des fruits serait, en partie, rendu inutile. Je suis heureux d'apprendre que l'on se propose de faire des efforts énergiques pour détruire ce fléau. J'ai compris que le ministre nous a dit que, lorsque le Parlement lui en aura donné le droit, il nommera un fonctionnaire pour la Nouvelle-Ecosse, en coopération avec, ou indépendamment des autorités provinciales. J'espère que le ministre nommera ces fonctionnaires aussitôt que possible, afin que l'on puisse prendre les moyens les plus vigoureux pour aider les autorités provinciales à diminuer le nombre sinon à exterminer entièrement cet insecte.

L'hon. M. FISHER: Il est possible que je puisse faire ce travail avec le personnel actuel, mais s'il est insuffisant, je croirai de mon devoir de nommer un inspecteur. L'année dernière, et de nouveau cette année, nous avons envoyé des circulaires à environ 25,000 propriétaires de vergers dont nous avons les noms au département pour appeler leur attention sur les dangers de ce fléau et les moyens à prendre pour le

combattre. Dans les journaux d'agriculture, et dans la presse en général de tout le pays, des renseignements de même genre ont été publiés, et je crois que c'est dû grandement à nos efforts si, pendant ces dernières années autant que nous pouvons voir, cet insecte ne s'est pas établi en Canada.

Sur le paragraphe *d*.

M. ARMSTRONG: Pourquoi le ministre propose-t-il d'indemniser les vendeurs de plants étrangers, lorsqu'il nous envoie des plants qui sont impropres à entrer dans le pays?

L'hon. M. FISHER: Nos acheteurs canadiens auraient probablement à supporter la perte. Je crois que les caisses et les contenants dans lesquelles ces plants nous viennent contiendront probablement certaines chenilles, et conséquemment nous croyons nécessaire de les détruire. Les propriétaires prétendent qu'ils pourront utiliser de nouveaux ces enveloppes et que leur destruction causera une perte sérieuse. Si nous détruisons ces enveloppes dans l'intérêt du public, les propriétaires devraient être indemnisés ainsi que nous le faisons pour les animaux que nous abattons. Si nous n'accordions aucune indemnité, il se pourrait que nos efforts ne fussent pas secondés avec beaucoup d'enthousiasme.

M. ARMSTRONG: Est-ce que cette indemnité n'aura pas, par hasard, l'effet de rendre les expéditeurs moins soigneux dans le choix des contenants de plants? S'il ne s'agit que des boîtes et des toiles, le tout ne s'élèverait qu'à $2 environ.

L'hon. M. FISHER: L'indemnité s'appliquant aussi aux plants, si ceux-ci étaient détruits.

M. BURRELL: Dans notre province, nous n'avons jamais accordé d'indemnité, mais naturellement, je ne parle pas du cas exceptionnel du bombyx cul-doré. Quand bien même nous détruisons, comme cela arrive quelquefois, de fortes quantités de plants importés, nous ne payons aucune indemnité, et les importateurs insistent généralement pour que les exportateurs garantissent que leurs plants pourront subir l'inspection.

L'hon. M. FISHER: On a découvert le bombyx cul-doré, surtout dans des envois qui nous viennent de France, et la pratique en France est que les marchandises doivent être payées avant leur expédition. Pendant les deux dernières saisons, nos importateurs ont subi des pertes très considérables, auxquelles ils se sont volontairement soumis, bien qu'ils aient protesté très fortement contre le tort qu'on leur causait non seulement en détruisant leurs plants, mais aussi leurs contenants. Si l'on ne donne aucune indemnité, la tentation d'éviter la loi sera grande, et il sera impossible de reconnaître ces enveloppes lorsqu'on les fera servir à d'autres marchandises.

M. BURRELL: Cette indemnité sera-t-elle accordée seulement dans le cas particulier du bombyx cul-doré?

L'hon. M. FISHER: Je ne voudrais pas l'affirmer. Tout cela dépendra des circonstances et des conditions. Je pourrais trouver peut-être des raisons semblables, des dédommagements dans d'autres cas.

M. BURRELL: Si le gouvernement fédéral doit accorder des dédommagements pour tous les plants que l'on détruira, le ministre comprendra que cela placera notre province, qui ne donne pas d'indemnité dans une des situations peut-être embarrassante, mais je conviens que dans certains cas, il ne sera que juste d'accorder une indemnité.

L'hon. M. FISHER: Supposons par exemple que l'on découvre une certaine maladie à la pomme de terre dans Terreneuve, et que cette maladie entre dans le Canada, mon devoir m'obligerait à détruire toute récolte de pommes de terre qui en seraient atteintes afin de l'empêcher de se propager; et ce serait peut-être un peu injuste que d'aller détruire toute la récolte d'un cultivateur sans rien lui offrir.

M. BURRELL: Je ne m'oppose pas au principe, parce que je conviens que dans certains cas spéciaux, il ne serait que juste d'accorder quelque chose, mais je veux savoir si ce sera général. Dans le cas du kermès San-José, par exemple, l'honorable ministre ne donnera pas d'indemnité. Quels sont les autres cas particuliers où il en donnerait?

L'hon. M. FISHER: Je ne pourrais pas préciser les cas dans lesquels on accordera une indemnité. Cela devra être décidé par arrêté du conseil.

M. WRIGHT: Pourquoi l'inspection ne se fera-t-elle pas dans le pays d'où viennent les plants? Ne pourrait-on pas exiger un certificat d'un inspecteur compétent dans le pays où les plants sont achetés? Ce certificat serait envoyé avec les marchandises.

L'hon. M. FISHER: Nous serions alors à la merci d'inspecteurs sur lesquels nous n'aurions aucune autorité. Lorsque l'on a adopté la loi du kermès San José, on a proposé d'accepter le certificat des inspecteurs des Etats-Unis, mais je n'ai pas voulu. Je préfère que nous fassions nous-mêmes l'inspection plutôt que d'accepter les certificats de personnes dont nous ne connaissons pas la compétence.

M. WRIGHT: Supposons que vous feriez votre propre inspection en outre lorsque les marchandises arrivent?

L'hon. M. FISHER: On vient justement de m'informer que les plants importés de France dans lesquels on a trouvé des nids nombreux de culs-dorés, chaque colis portait l'estampille officielle que cet insecte n'existait pas dans la région d'où venaient les arbustes.

M. WRIGHT: Le certificat était-il donné par un fonctionnaire officiel du gouvernement français?

L'hon. M. FISHER: Oui c'était le certificat du ministre de l'Agriculture pour l'arondissement d'où venait l'expédition.

M. SEXSMITH: N'est-ce pas sortir un peu de la pratique ordinaire que d'indemniser des importateurs de plants malades? Je proposerais que l'importateur fût tenu responsable et que tous les arbres fruitiers importés de France et des Etats-Unis, qui ne peuvent pas subir l'inspection fussent détruits, et aucune indemnité payée. Les exportateurs de ces arbres prendraient alors un peu plus de précaution. Si nous décidons de payer les deux tiers de la valeur, ces gens nous enverront de grandes quantités d'arbustes atteints de maladie que nous ne pourrons pas vendre dans notre pays, et ils en obtiendront les deux-tiers de la valeur. Je crois que l'on devrait tenir l'importateur responsable et qu'il devrait prendre les précautions nécessaires pour que celui duquel il achète ne lui vende qu'un article qui puisse subir l'inspection du Gouvernement, et que ce soit une condition du paiement.

Puis, s'il n'était pas accordé d'indemnité pour les marchandises détruites, on verrait à ce que les envois à destination du Canada fussent de meilleure qualité.

L'hon. M. FISHER: Nous ne détruisons pas le contenu, mais seulement les colis et les garnitures.

M. SEXSMITH: N'y a-t-il pas de danger que le liparis cul-doré ne s'échappe des colis dès avant l'inspection des plants?

L'hon. M. FISHER: Il ne peut sortir des colis.

M. SEXSMITH: Afin de supprimer ce danger, il faudrait que les colis fussent inspectés dès leur arrivée.

L'hon. M. FISHER: Ils sont inspectés le plus tôt possbile.

M. ARMSTRONG: Je propose qu'il ne soit pas accordé d'indemnité pour les emballages ou les garnitures. C'est folie, semble-t-il, de vouloir indemniser des étrangers pour des boîtes ou garnitures d'une valeur de deux ou trois dollars.

M. SEXSMITH: Si ce liparis est aussi dangereux que le déclare le ministre, ne vaudrait-il pas mieux prohiber entièrement l'importation d'arbres ou d'arbrisseaux à provenance des pays infectés? L'effet serait non seulement d'exclure ce fléau, mais aussi d'assurer de l'emploi à nombre de personnes et d'encourager une nouvelle industrie.

L'hon. M. FISHER: Ce projet de loi me confère un droit que je n'ai pas pour le moment. Ces plants sont produits par millions en France et exportés aux Etats-Unis et au Canada; et je le répète, interdire leur importation ce serait paralyser l'industrie du pépiniériste d'ici à quelques années. Nous avons eu recours à l'interdiction quand nous avons commencé la lutte contre le kermès San-José, mais comme je l'ai expliqué, les intéressés firent des représentations tellement vives que nous fûmes obligés d'établir des stations de fumigation sur la frontière et de permettre l'importation.

M. GOODEVE: Si l'exportateur était mis dans l'obligation d'indemniser son client canadien des arbres détruits en raison de la présence de ce parasite, il montrerait plus de soin dans ses envois vers notre pays. Au contraire, si nous accordons une indemnité à l'importateur, son fournisseur, ainsi libéré de toute responsabilité, prendra moins de soin. Le ministre ne pense-t-il pas que nous obtiendrions de meilleurs résultats en refusant d'indemniser l'importateur? Le cas n'est pas tout à fait le même que celui de la loi relative aux épizooties dont a parlé le ministre de l'Agriculture. Car dans ce cas la maladie éclate sans qu'il y ait faute de la part de l'exportateur, et cependant, tout le pays se trouve en danger. Dans le cas de ces plants, la faute est directement imputable à l'exportateur.

La concurrence est vive entre exportateurs en France comme ailleurs, et quiconque expédie des plants qu'il devient nécessaire de détruire à leur arrivée au Canada se montrera disposé à indemniser l'importateur, sachant que celui-ci sera porté, en conséquence, à se pourvoir auprès d'autres maisons. Comme simple question d'affaires, ce serait, semble-t-il, une erreur de notre part que de pourvoir d'une manière générale au dédommagement des intéressés. Ce serait avant tout, une prime à la négligence de l'exportateur. Je me trompe peut-être, mais il me semble bien que c'est ce qui arrivera.

L'hon. M. FISHER: Les anciens membres de la députation n'ont pas oublié M. E. D. Smith, de Winona, qui faisait partie de la dernière législature et aussi, je pense, de quelques-unes des législatures antérieures. Il m'écrit, me demandant de l'indemniser de la perte des colis qu'il a brûlés l'année dernière. Je me sentais bien disposé à me rendre à la demande de M. Smith, qui, avec un parfait désintéressement, n'a pas hésité à détruire ces emballages. J'ai

sous les yeux, les lettres de voitures et états de compte, et je vois que la perte résultant de ce fait s'élève à $92. Aux termes de la proposition soumise à la Chambre, nous serions dans ces circonstances appelés à verser une indemnité de $60. Au reçu de cette demande, M. le docteur Saunders, directeur de la ferme expérimentale, écrivit au chef du bureau d'horticulture de l'état de New-York, et apprit qu'aux termes de leur ancienne législation, ils n'étaient pas autorisés à dédommager les pépiniéristes de la perte de colis brûlés, mais que, vu le grand nombre d'injustices qui en était résulté, et le mouvement qui se faisait au sein de l'opinion publique à cet égard, ils étaient à modifier cette ancienne législation de manière à permettre au commissaire de l'agriculture de solder les pertes de cette sorte. Si je ne me trompe, cette modification a été effectuée depuis. Si j'en juge d'après ce qui s'est passé au sujet de la loi sur le kermès San José et celle relative aux épizooties, je suis fermement d'avis que nous nous assurerons beaucoup plus facilement le cordial concours des pépiniéristes et importateurs, si nous édictons une mesure d'indemnité. La légère dépense entraînée de ce chef sera amplement compensée par l'assurance que nous aurons de plus de bonne volonté de la part des intéressés, lorsqu'il s'agira de nous renseigner. L'honorable député (M. Goodeve) nous parle de l'eflet qu'une telle mesure pourrait avoir sur le commerce en général. Il peut avoir raison dans une certaine mesure; mais ces importateurs m'informent que dans la pratique, ils sont tenus de payer avant livraison. Ce sont là des marchandises périssables, et les exportateurs ne veulent pas, j'imagine, s'exposer à perdre dans le transport ou la manipulation. Il peut se trouver certains cas dans lesquels il n'est que juste d'indemniser l'importateur, et d'autres où il n'y aurait pas lieu de le faire; je n'entends pas qu'on doive distinguer entre cas individuels, mais entre diverses natures de cas.

C'est pourquoi nous nous réservons de faire cette distinction par décret en conseil. Le décret en conseil, bien entendu, ne sera pas pour décider que John Jones devra recevoir une indemnité, tandis que Peter Smith devra s'en passer; mais, on y spécifiera les circonstances dans lesquelles il y aura lieu d'accorder une indemnité. J'ai examiné cette question très attentivement avant d'inscrire cette disposition dans le projet de loi; et pour les raisons que j'ai indiquées, je crois que dans l'intérêt de la bonne exécution de la mesure, nous devrions être autorisés à dédommager l'importateur dans certains cas.

M. GOODEVE: Je conçois que les exportateurs exigent parfois qu'on les paie d'avance. Les arbres fruitiers sont périssables, et leur manipulation peut facilement être l'occasion de pertes. Mais, d'après ma propre expérience de ce commerce, qui couvre une période de plusieurs années, je suis porté à croire que le client ordinaire d'une maison qui se plaindrait d'une perte éprouvée du fait de ses fournisseurs, obtiendrait de ceux-ci un dédommagement. Toute maison respectable qui aurait ainsi par inadvertance expédié des arbres atteints de maladie consentirait à indemniser l'acheteur. Dans les cas de la nature de celui cité par le ministre, où l'importateur de son propre mouvement détruit des envois, je reconnais qu'il devrait être accordé une compensation. Mais je n'en prétends pas moins que dans le cours ordinaire des choses, l'octroi réglementaire d'une indemnité aurait les conséquences que j'ai indiquées. Si l'importateur a en main le certificat d'un fonctionnaire établissant que les arbres ont été détruits parce qu'ils se trouvaient atteints de maladie, son droit à une indemnité se trouve démontré. Je me demande même si cela n'établirait pas péremptoirement son droit, mais je suppose qu'il faudrait tenir compte des conditions du marché. En tout cas, d'une manière générale, je crois qu'il pourrait être obtenu une indemnité de l'importateur, tandis que l'octroi d'une indemnité par le département soulèverait des difficultés de la nature de celles que j'ai indiquées.

M. SEXSMITH: Il me semble que nous nous exposons beaucoup en maintenant cette pratique. Quelqu'un qui s'était adonné à ce genre de travail me disait il y a un an ou deux, que si ce n'était de la concurrence des pays européens, nous pourrions créer toute une industrie dans notre pays. Par suite du bon marché de la main-d'œuvre en Allemagne et en France, on y est à même de produire ces plants à très bas prix, c'est pourquoi nos pépiniéristes tiennent à se pourvoir là-bas. Je ne vois pas pourquoi nous nous exposerions davantage à importer dans notre pays de nouvelles maladies parasitaires quand nous sommes à même de produire d'aussi bons, sinon de meilleurs sujets au pays.

Si nous faisions quelque chose pour encourager les pépiniéristes ou pour les mettre dans l'obligation de produire au Canada les plants des espèces propres au pays, nous ne nous exposerions pas à importer ici le liparis cul-doré, ou quelque autre fléau.

L'hon. M. FISHER: L'honorable député sait sans doute que l'importation de tels produits est sujette au paiement de droits, ce qui assure un avantage au producteur canadien.

M. SEXSMITH: Mais pas assez pour compenser la différence dans le prix de la main-d'œuvre.

L'hon. M. FISHER: Il est de 25 p. 100, si je me rappelle bien.

M. ARMSTRONG: Il me semble bien que j'ai eu raison de prendre l'attitude que j'ai prise. Il y aurait lieu de modifier cette disposition de manière à autoriser le versement à des Canadiens des deux tiers de la valeur des marchandises détruites.

L'hon. M. FISHER: Seuls les Canadiens recevraient l'indemnité.

M. ARMSTRONG: Oui, le ministre a déclaré qu'il aimerait à être autorisé à payer au Canadien sa récolte de pommes de terre.

L'hon. M. FISHER: Oui.

M. ARMSTRONG: C'est parfait; mais si nous payons à l'étranger les deux tiers du prix de sa marchandise, je trouve que c'est faire un peu de zèle. Il me semble que nous pourrions fort bien modifier cette disposition, de manière à ce que l'étranger expédiant des marchandises au Canada ne fût pas indemnisé de la perte des boîtes et des garnitures, dont la valeur n'est que de quelques dollars, mais dont la perte aurait l'effet de le rendre plus soigneux à l'avenir.

L'hon. M. FISHER: Je crains fort que l'étranger ne perde rien du tout en pareil cas. L'importateur canadien devra payer à l'étranger la pleine valeur des marchandises, sans rien obtenir en retour. C'est lui, et non pas l'étranger, qui subira la perte. Si les marchandises sont détruites au Canada en raison de la présence de maladies visées par cette disposition, l'importateur canadien subira toute la perte, tandis qu'aux termes de la présente disposition nous serions à même de l'indemniser à concurrence des deux tiers de la valeur des marchandises.

M. ARMSTRONG: Il serait plus soigneux.

M. BURRELL: Ce projet de loi tend à revêtir le Gouvernement d'attributions dont il n'a jamais été revêtu jusqu'ici, notamment du droit, non seulement de s'occuper d'arbres et de légumes et de pénétrer sur la propriété d'un particulier, mais encore de celui de détruire sa récolte ou son verger. Cette disposition a pour complément le droit de nommer des inspecteurs, et d'imposer des amendes. Sans être très au courant de la législation des diverses provinces à cet égard, je sais que l'Ontario fait beaucoup dans ce sens, et que la Nouvelle-Ecosse n'est pas restée inactive. Quant à l'initiative du gouvernement de la province de Québec en matière d'arboriculture, je ne suis aucunement renseigné; mais je suis parfaitement au courant de ce qui se fait dans la Colombie-Anglaise. Je reconnais bien que si, dans une province quelconque on s'abstient de tout travail de ce genre, et si, par suite, les maladies fongueuses et les ravages des insectes se répandent et se multiplient, il y aurait avantage à revêtir le gouvernement fédéral d'attributions de cette nature. Mais dans le cas de la Colombie-Anglaise, où nous faisons ces choses consciensieusement, où nous avons un corps nombreux de fonctionnaires, et où on éprouve, comme j'ai de bonnes raisons de le savoir, la difficulté à se procurer des hommes compétents, aptes à découvrir la véritable nature des maladies, il y a lieu de se demander s'il est opportun d'avoir ces services en partie double.

Lorsque la province d'Ontario a nommé, au cours des années 1898, 1899 et 1900, tout un corps d'inspecteurs, je suppose bien qu'il n'y avait pas parmi eux une demi-douzaine d'individus sachant faire la différence entre le kermès armé et le kermès non armé. C'est là l'embarras. Quand le ministre aura nommé les siens, ce manque de connaissances techniques sera sans doute la source de difficultés pareilles. Pour nous de la Colombie-Anglaise, qui avons un corps nombreux d'inspecteurs, il nous importe grandement que cette disposition ne soit pas mise en vigueur chez nous tant que nous y ferons nous-mêmes ce travail. J'espère que l'on veillera à ce qu'il ne se produise aucun conflit de juridiction.

L'hon. M. FISHER: Je comprends parfaitement la pensée de mon honorable ami, et je crois y avoir répondu cet après-midi, en disant que je repugnerais à me mettre en travers de toute œuvre de cette nature entreprise par quelque autorité provinciale dûment constituée. Je n'interviendrais que dans le cas où le pays tout entier m'y paraîtrait intéressé. Pour ce qui est de la Colombie-Anglaise je ne désire ni la relever de la responsabilité qu'elle assume ni gêner son travail. J'aurai bien soin de voir à ce que nos agents n'aillent pas déranger ceux du gouvernement provincial, si la chose peut s'éviter. Je reconnais toute l'importance des observations de l'honorable député, car je sais qu'il jouit d'une grande influence auprès du gouvernement de sa province, et je suis sûr qu'il s'en servirait de façon à nous procurer la bienveillante coopération des autorités de là-bas. Je souhaite qu'il en soit ainsi, non seulement pour cette province, mais pour toutes les autres. J'ai dit à l'honorable député de Digby (M. Jameson), que j'étais au courant de ce que fait le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse contre le liparis cul-doré. Si nous pouvons leur prêter secours de quelque façon, je verrai certainement à ce que cela se fasse; mais je ne songe nullement à m'immiscer dans leur action, moins encore à contrarier les mesures qu'ils peuvent avoir prises. Je ne voudrais pas trop m'avancer, mais je crois que cette loi donne une plus large autorité que ne le font les lois d'aucune province, sauf peut-être

celles de la Colombie-Anglaise, et qu'après avoir pourvu à l'organisation des moyens dont cette loi va nous permettre de disposer, je me trouverai en mesure de porter mon attention sur certains terrains qui jusqu'à présent ont échappé à l'action des provinces, à l'exception peut-être de la Colombie-Anglaise. Le gouvernement d'Ontario a plusieurs lois qui portent presque aussi loin, mais ne sont pas, je pense, aussi complètes. Je ne dis pas cela avec intention de blâmer personne, mais j'ai pu m'apercevoir de la chose dans l'examen que j'ai fait de ces lois pendant que je préparais celle-ci. Par le fait que nos règlements s'appliqueront à tout le pays il en résultera une meilleure garantie que n'en peuvent offrir les lois d'aucune province en particulier.

M. BLAIN: Est-ce que le ministre a consulté les gouvernements des diverses provinces pour son projet de loi? Il est rumeur un peu partout dans le pays que nos lois fédérales empiètent trop souvent sur le terrain des provinces, et que la chose se ferait à beaucoup moins de frais s'il y avait coopération de l'autorité fédérale avec les autorités provinciales.

L'hon. M. FISHER: Nous avons adressé un exemplaire de ce projet à M. C. C. James, du ministère de l'Agriculture de la province d'Ontario et des lettres ont été échangées entre nous à ce sujet.

M. BLAIN: J'en félicite le ministre, et j'espère que son exemple sera suivi à l'avenir dans des circonstances analogues à celle-ci.

L'hon. M. FISHER: Je me plais à reconnaître que ces échanges de vues m'ont toujours beaucoup aidé dans mon travail administratif.

(Il est fait rapport du projet de loi, lequel est lu pour la 3e fois et est adopté.)

RETRAIT DU BILL RELATIF AUX UNITES DE MESURE ELECTRIQUE.

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du projet de loi (n° 7), déposé par M. Templeman, relatif aux unités de mesure de l'électricité.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): Depuis la présentation du projet de loi, le ministère a pu constater que les dispositions de ce projet relatives aux unités de mesure électrique ne rencontrent pas l'approbation unanime du comité international, et il a été résolu de renvoyer le projet à une autre année. Je propose en conséquence que cet article du feuilleton soit rayé.

M. ARMSTRONG: Pour quelles raisons?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je les ai déjà données brièvement. Au congrès des experts en électricité tenu à Londres, ou presque tous les pays du monde qui font usage d'électricité ont eu des représentants, il a été nommé un sous-comité chargé de faire la détermination d'unités électriques acceptables dans le monde entier comme type uniforme, et ces unités sont décrites dans le projet de loi qui vient d'être appelé. Plus tard, une divergence d'opinions s'est produite au sein de ce sous-comité à l'occasion d'une ou deux de ces unités, et l'on nous a demandé d'attendre pour ce bill jusqu'après une réunion qui doit avoir lieu d'ici à quelques mois à Washington. Ce bill reviendra très probablement à la prochaine session.

(La motion est adoptée, et l'objet est rayé du feuilleton.)

RETRAIT DU BILL MODIFIANT LA LOI DES GRAINS DU MANITOBA.

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du projet de loi (n° 49), déposé par M. Fisher, tendant à modifier la loi des grains du Manitoba.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Depuis la présentation du bill il a été fait au ministre du Commerce certaines observations qui l'ont engagé à me demander de bien vouloir faire rayer cet article du feuilleton.

(La motion est adoptée, et l'article est rayé du feuilleton.)

DISCUSSION GENERALE DU BILL RELATIF A LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 103), tendant à modifier la loi sur la protection des eaux navigables.

—Les articles 4 et 5 de cette loi, (chapitre 115 des Statuts revisés) seront abrogés et remplacés par les suivants:

Nuls pont, barrage, digue, aboiteau, quai, dock, pier ou autre construction de toute espèce ne doivent être construits ou placés dans des eaux navigables ni en travers de ces eaux, à moins que l'emplacement n'en ait été agréé par le Gouverneur en conseil ni à moins que ces pont, barrage, digue, aboiteau, quai, dock, pier ou autre construction ne soient établis et maintenus en conformité de plans agréés par le Gouverneur en conseil.

Voici maintenant l'article 5:

Tout ouvrage auquel s'applique la présente partie, construit sur un emplacement non agréé par le Gouverneur en conseil, ou qui n'est pas construit conformément aux plans ainsi agréés, ou qui après avoir été construit, n'est pas entretenu conformément à ces plans, peut être démoli et détruit sous l'autorité du Gouverneur en conseil.

Je vais lire les articles de la loi actuelle pour que la députation voie en quoi il y a changement. D'abord l'article 4 du chapitre 115:

Aucun pont, barrage, digue ni aboiteau ne peut être établi de manière à gêner la navigation, à moins que l'emplacement n'en ait été approuvé, et que l'ouvrage en n'ait été construit et ne soit maintenu en bon état, conformément à des plans approuvés par le Gouverneur en conseil.

On voit que cela se limite à des ponts, barrages, digues ou aboiteaux. On ne dit rien quant aux quais, docks, piles ou autres constructions. Ensuite, chose étrange, l'article 5 ne fait plus mention que des ponts. Voici ce qu'il dit:

Tout pont auquel la présente loi est applicable, construit sur un emplacement non approuvé par le Gouverneur en conseil ou qui n'a pas été construit conformément à des plans ainsi approuvés par lui, ou qui, après avoir été régulièrement construit, n'est pas maintenu dans un état conforme à des plans, peut être, en tant qu'il gêne la navigation, légalement démoli et supprimé sous l'autorité du Gouverneur en conseil.

On comprend qu'il s'agit de donner au Gouverneur en conseil une autorité plus étendue sur les eaux navigables. L'article 4 de la loi actuelle dit simplement, pour les cas d'un pont, d'un barrage, d'une digue ou d'un aboiteau, qu'ils seront construits de manière à ne pas gêner la navigation, sans dire à quelle autorité il appartiendra de décider si quelque construction de ce genre gêne ou ne gêne pas la navigation. On m'a cité nombre de cas où des ponts ont été jetés sur des eaux navigables, dans nos provinces de l'Ouest surtout, où, comme on pouvait naturellement s'y attendre dans les premiers commencements du pays, il n'y avait pas de vapeurs faisant le service sur les rivières navigables, et où, d'autre part, la navigation pouvait être difficile en certains endroits pour les bâtiments de fort tonnage, à cause des travaux que cela eût nécessités; ce qui fait que les gouvernements provinciaux ont établi ici et là des ponts sans avoir au préalable obtenu l'acquiescement du ministère des Travaux publics. Entre autres exemples, je me rappelle le cas d'un pont érigé par le gouvernement d'une province sur la Saskatchewan du Sud. On n'y avait pris aucune disposition pour laisser la voie libre aux bateaux, dans la pensée évidemment que, puisqu'il ne s'y trouvait pour l'heure aucun vaisseau, on ne pouvait pas dire que ce pont gênait la navigation.

M. BLAIN: Près de quel endroit était-ce?

L'hon. M. PUGSLEY: Près de Saskatoon, où il s'est produit, il y a une couple d'années, un bien pénible accident. Des compagnies de télégraphe et de téléphone ont pensé bien faire en attachant leur fils à ce pont, et il est arrivé que le propriétaire d'un petit bateau—qu'il avait, je crois, construit un peu en amont—est venu un jour donner dans ces fils et y faire naufrage et y perdre de onze à douze mille dollars, qu'il n'a jamais pu se faire remettre. Il ne pouvait avoir rien à demander au ministère des Travaux publics, qui n'avait pris aucune part quelconque à la construction du pont non plus qu'à la pose de ces fils à travers la rivière. Comme il importe grandement au pays de nuire le moins possible à la navigation, il est à désirer, je crois, que nul ouvrage ne soit établi dans des eaux navigables sans que tout d'abord des plans n'aient été soumis au ministère des Travaux publics et n'aient reçu l'approbation et du ministre et du Gouverneur en conseil.

Il est assez singulier que l'article 4 de la loi actuelle ne renferme aucune disposition relative aux quais, et cependant dans la plupart des cas on a reconnu que le ministère des Travaux publics a juridiction sur les quais, et maintes et maints fois on nous a demandé d'approuver le choix de l'emplacement de quais dans les eaux navigables. C'est ainsi qu'il en doit être, à mon avis. Comme la constitution donne au gouvernement fédéral juridiction sur la navigation, il importe grandement, dans l'intérêt même du pays, que lorsqu'une personne ou une compagnie veut construire un ouvrage dans un cours d'eau navigable, cette personne ou cette compagnie soit tenue de s'adresser au département des Travaux publics et de soumettre des plans, puis de faire approuver ces projets, avant de commencer les travaux de construction, qu'il s'agisse d'un pont, d'un quai, d'un appontement, d'une jetée ou de toute autre structure qui pourrait faire obstacle à la navigation. C'est au ministère et à l'exécutif qu'il appartient de décider si, oui ou non, cette construction nuirait à la navation. Si l'on juge que cet ouvrage ne gênerait pas la navigation, le ministère a le devoir d'accorder son approbation au projet en question. Le bill ne contient que deux articles qui se substituent aux articles 4 et 5 de la loi actuelle.

M. BARKER: Le ministre mentionne les docks et les quais ainsi que les agrandissements désignés dans la loi primitive. Je tiens à lui demander s'il est bien sûr qu'en ajoutant ces mots, il n'empiète pas sur les droits des particuliers. Ces mots ne visent pas seulement les docks ou les quais publics, mais tout quai et tout dock. Il serait parfois difficile de savoir si ce bill s'applique au domaine d'un particulier situé le long d'un cours d'eau navigable.

Si le Parlement s'avise ainsi d'empiéter sur le domaine privé à cet égard, il en pourrait parfois surgir de graves embarras. Le ministère s'aviserait peut-être de dicter au propriétaire d'un domaine de prix situé le long d'un cours d'eau navigable ce qu'il devrait faire de sa propriété. Le ministre est-il d'avis que lorsqu'il s'agit d'eaux navigables, le gouvernement fédéral doit exercer sa juridiction même

sur les domaines particuliers situés le long de ces cours d'eau, quand bien même il serait d'avis que ces ouvrages pourraient nuire à la navigation? S'il s'agissait ici de docks ou de quais publics, il en irait tout autrement; mais ce texte, comme nous l'a expliqué le ministre, semble comprendre tout ce qui participe de la nature d'un dock ou d'un quai touchant aux eaux navigables.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne m'explique pas qu'il soit possible de protéger la navigation et d'assurer la réglementation convenable des eaux navigables, sans donner à la loi une application générale. L'article en discussion interdit de construire un pont, un barrage ou un aboiteau qui puisse nuire à la navigation. Cet article donne au Gouvernement juridiction sur ce genre d'ouvrages quand bien même ils se projèteraient d'une grève appartenant à un particulier. Le propriétaire de la plage n'a sans doute pas le droit de gêner la navigation, car ici c'est le gouvernement fédéral qui a juridiction et, par conséquent, avant qu'un particulier s'avise de faire un quai ou une jetée se projetant au large dans un cours d'eau navigable, il devrait être tenu de s'adresser au département et de soumettre ses plans.

Voici un exemple. Il y a quelque temps, on demanda au ministère d'approuver le projet d'un quai que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique se proposait de construire, au front de sa propriété, port de Victoria. C'est bien là le cas visé par l'honorable député.

M. BARKER: Si je ne me trompe, cet ouvrage dépasse la propriété de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas plus que si un particulier s'avisait de construire un quai se projetant au large dans un cours d'eau navigable, et c'est là le seul cas auquel s'appliquerait le bill en discussion. Voilà précisément ce que se proposait la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Cette compagnie a reconnu que si le département n'avait pas juridiction, il importait qu'il en fût revêtu. Elle soumit donc ses projets au ministère des Travaux publics pour approbation. Je donnai instruction de renvoyer la demande en question à l'ingénieur dirigeant, et il en conféra avec les autres propriétaires de quais et surtout avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et l'association du port de Victoria, ainsi qu'avec les membres de la chambre de commerce. Voici l'objection qu'on formula; en autorisant la construction de ce quai, ainsi que projeté par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, on rétrécirait le port et on rendrait extrêmement difficile la manœuvre des navires ayant accès au quai de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Alors, l'ingénieur dirigeant proposa à la compagnie de modifier les dimensions du quai. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique y consentit; la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique se déclara satisfaite; il en fut ainsi de l'association du port intérieur et du quai de Victoria et au lieu d'être un obstacle à la navigation, le quai lui viendra plutôt en aide.

Si je cite ce fait, c'est afin de démontrer qu'il est fort utile, au point de vue de l'intérêt public de soumettre au ministère le projet d'un quai à construire en front d'un terrain appartenant à un particulier ou à une compagnie.

Voici un particulier propriétaire d'un terrain aboutissant à l'eau navigable, et tout à côté du domaine d'un autre citoyen. Chacun d'eux pourrait s'aviser de construire un quai projetant au large dans un cours d'eau navigable et cela au grand détriment de la navigation; or, dès qu'on demanderait l'autorisation du ministère, notre ingénieur dirigeant serait tenu d'examiner le projet et de faire rapport; puis, il faudrait construire les quais de façon à ce qu'ils aident à la navigation au lieu de lui nuire. A mon avis, si le gouvernement fédéral tient à bien s'acquitter du devoir d'ordre public que lui assigne la constitution, l'adoption de cet amendement est d'urgence. Il n'y a pas lieu d'appréhender ni la création d'embarras publics ni d'empiétements sur les droits des particuliers; car il faut supposer que le ministère fera preuve de prudence et n'exercera ce pouvoir que dans la mesure voulue pour empêcher qu'on ne nuise à la navigation.

M. BARKER: Le cas cité par le ministre n'est pas celui que je visais. Je suppose que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique se propose de construire un quai projetant dans les eaux navigables, et que ce quai serait construit, non pas entièrement sur la propriété de la compagnie, mais qu'il s'étendrait sur le domaine de la couronne. Ce n'est pas là le cas que je visais. J'ai demandé si ce texte autoriserait le Gouvernement à faire la loi au propriétaire de terrain contigu au cours d'eau, pour l'empêcher de construire un quai ou une jetée sur son propre domaine, sans l'approbation du ministère.

L'hon. M. PUGSLEY: Si la structure ne devait pas se projeter dans le cours d'eau navigable, cet article du bill ne s'appliquerait pas, car il porte: "ne doivent être construits ou installés dans des eaux navigables ni en travers de ces eaux".

M. BARKER: Il y a nombre de titres de la couronne qui s'étendent dans les eaux navigables et alors celui qui construirait un quai le ferait sur le bord d'un cours d'eau navigable. Le Gouvernement empiéterait sur les droits civils des diverses provinces, s'il disait à l'individu en ques-

tion: "Vous ne devez construire de quai que subordonnément à notre autorisation: vous devez construire cet ouvrage de telle ou telle façon; nous nous proposons de construire un quai à cet endroit et vous devez construire le vôtre, en conformité de nos plans". Si le Gouvernement tient à se faire autoriser à empiéter sur les droits civils, sur le domaine des particuliers, sur le droit que possède tout citoyen de construire un dock ou un quai sur sa propriété contiguë à un cours d'eau navigable, mais sur sa propre limite du cours d'eau navigable, si favorable que soit cet ouvrage à l'intérêt public, il me semble que pareil empiètement sur des droits acquis ne saurait être toléré, sans qu'il y ait expropriation de droits et paiement d'indemnité. Je n'affirme pas que le bill décrète tout cela; je me borne à signaler à l'attention la question que je désirerais que la Chambre discutât, avant que le bill soit adopté.

L'hon. M. PUGSLEY: A mon avis, ce texte ne saurait créer la moindre difficulté:

Nuls pont, barrage, digue, aboiteau, quai, jetée, ou autre ouvrage, etc., ne doivent être construits ou installés dans des eaux navigables, ni en travers de ces eaux.

M. McKENZIE: N'est-il pas extrêmement difficile de déterminer, dans un cours d'eau navigable, l'endroit précis où commence la navigabilité? A mon avis, tout le fleuve Saint-Laurent constitue une eau navigable d'une rive à l'autre. On ne reconnaît à aucun particulier le droit de propriété au lit d'un cours d'eau navigable. Toute propriété du lit d'une rivière est subordonnée au contrôle supérieur de la navigation, et cette propriété ne saurait être utilisée, quels que soient les inconvénients qui en résultent pour le propriétaire et quelle que soit l'atteinte portée à ses droits. Toute l'eau est navigable, et il ne convient pas de dire que, à une profondeur de trois pieds, l'eau n'est pas navigable et qu'elle l'est, à dix pieds. Il faut reconnaître que, dans tout port ou cours d'eau navigable, chaque goutte d'eau constitue une eau navigable, et tous les droits privés sont assujetis au contrôle supérieur de la navigation. L'argument formulé par le député de Hamilton intéresse le port de Sydney-nord où il existe une enfilade de quais le long de la grève et ce bill créera sans doute des embarras à ceux qui construisent des quais. Je reconnais, toutefois, que le fond de ce port est sujet au contrôle de la navigation et que les droits privés, dans la mesure où ils peuvent s'exercer ne doivent pas nuire à l'exercice du droit supérieur de la navigation.

M. BARKER: Sur le parcours de la rivière Détroit, il existe nombre de terrains de prix où le domaine en pleine propriété s'étend bien au-délà de deux ou trois pieds d'eau. A Windsor et à Sandwich et sur tout le parcours du fleuve, il y a des domaines dont les propriétaires seraient fort surpris d'apprendre qu'ils n'ont pas de droits privés, qaund bien même il n'y aurait que deux ou trois pieds d'eau ou davantage; voilà tout ce que je tenais à signaler. Il faut bien tenir quelque peu compte des droits acquis et dont on jouit, depuis peut-être plus d'un siècle.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand le bill viendra en discussion devant le comité, je serai bien aise de recevoir tous les avis au sujet des modifications à y apporter.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA LOI DE L'INSPECTION DU GAZ.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 132), tendant à modifier la loi de l'inspection du gaz.

—Le seul amendement important qui est apporté à ce bill c'est d'accorder à l'autorité de vérifier la puissance calorifique du gaz. Un autre amendement substitue le mot "district" au lieu de "cité, ville ou localité" afin de se conformer avec les districts du département du Revenu de l'intérieur. Par un autre amendement, on restreint la latitude permise pour faire une erreur dans la vérification des compteurs à gaz. Actuellement l'erreur permise est de 3 p. 100 en faveur du fabricant et de 4 p. 100 en faveur du consommateur. On diminue ainsi la latitude permise à 2 p. 100, ce qui nous donne de meilleurs compteurs. Les autres amendements consistent simplement dans la substitution du mot "district" et dans la suppression de l'article relatif à l'inspection qui se fera désormais par règlement.

M. STEWART: A Hamilton, nous pensions qu'il n'existait aucune loi pour protéger les consommateurs de gaz, qu'on pouvait nous fournir une qualité quelconque de gaz et qu'il n'y avait aucune disposition légale pour permettre à la ville de vérifier le gaz.

M. BEATTIE: Chaque ville a une protection particulière pour son approvisionnement de gaz et on fait souvent la vérification de la qualité. A London, le gaz est vérifié régulièrement.

M. STEWART: Parlez-vous du gaz artificiel?

M. BEATTIE: Oui, il s'agit du gaz artificiel.

L'hon. M. TEMPLEMAN: En vertu de la loi actuelle de l'inspection du gaz, tous les gaz artificiels sont inspectés relativement à la qualité et au pouvoir éclairant. Un des meilleurs inspecteurs de gaz que nous possédions demeure à Ha-

milton et je n'ai jamais entendu une plainte venant de cette ville quant à l'inspection du gaz artificiel. Le gaz naturel ne subit pas d'inspection quant à ses qualités éclairantes car on ne considère pas qu'on s'en sert pour l'éclairage, bien que souvent il soit utilisé de cette façon. On inspecte pour se rendre compte qu'il ne contient pas d'hydrogène sulfuré, gaz très délétère. La loi du gaz a été adoptée longtemps avant que le gaz naturel ne fût utilisé dans la province d'Ontario et elle ne reconnaît pas le gaz naturel comme bon pour l'éclairage. Nous demandons dans ce bill à être autorisés à vérifier le gaz naturel pour s'assurer de son pouvoir calorifique, parce que nous n'avons pas cette autorisation. Je crois qu'en réalité le gaz est de moins en moins employé pour l'éclairage à moins qu'on ne se serve de manchon et, quand en s'en sert, la qualité qu'il doit posséder est un pouvoir calorifique plutôt qu'éclairant car le manchon est rendu incandescent par le pouvoir calorifique du gaz et c'est ce pouvoir calorifique qui devrait servir de base de vérification pour le gaz naturel.

(La motion est adoptée.—Le projet de loi est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.)

Sur l'article 1er.

M. J. A. CURRIE: Je désire demander au ministre du Revenu de l'intérieur une explication sur certains points. La loi déclare, par exemple, que le gaz ne contiendra pas d'hydrogène sulfuré ni d'ammoniaque. Or, l'article en question déclare que l'on doit ajouter quelque chose au gaz pour le rendre odorant. Je prie le ministre d'expliquer sur quoi il s'appuie pour dire que l'hydrogène sulfuré est un gaz plus dangereux que le gaz ordinaire ou le méthane?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je n'ai pas dit que l'hydrogène sulfuré était plus dangereux qu'un autre gaz; je ne suis pas un chimiste assez compétent pour le savoir. Mais je dis que d'après la loi, l'hydrogène sulfuré ne doit pas entrer dans un gaz dont on se sert pour l'éclairage. Il n'existe pas, que je sache, dans le gaz artificiel qui est produit au Canada.

M. J. A. CURRIE: L'avantage de la présence de l'hydrogène sulfuré dans le gaz naturel, c'est qu'il produit une odeur spéciale qui permet aux personnes qui s'en servent de s'apercevoir d'une fuite.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je ne sais pas davantage s'il donne au gaz naturel une odeur spéciale, mais je dis que d'après la loi, il ne doit pas entrer dans la composition du gaz employé à l'éclairage.

M. J. A. CURRIE: Je ne suis pas de l'avis du ministre. Cet article a été introduit dans l'ancienne loi pour empêcher autant que possible l'usage du gaz naturel.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Non.

M. J. A. CURRIE: Je m'y connais un peu dans cette question. Ce que je désire savoir c'est pourquoi on s'oppose à l'existence de l'hydrogène sulfuré.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Mes renseignements sont que l'hydrogène sulfuré est un gaz très dangereux. Si le gaz d'éclairage en contient et qu'il n'y ait pas de ventilateur dans la chambre, il est extrêmement dangereux. Le but de la disposition qui se trouve dans la loi, depuis trente ou quarante ans est de défendre de se servir de gaz contenant ce poison mortel.

Il y a une grande différence dans le fait d'autoriser le département à rendre odorant un gaz inodore. Je suppose que le but poursuivi en rendant le gaz odorant, c'est de pouvoir le respirer, parce que du gaz inodore qui s'échappe dans une chambre est extrêmement dangereux. On ne peut pas le sentir. La mort pourrait en résulter, mais en réalité, je sais que tous les gaz sont plus ou moins odorants. Mon sous-ministre dit qu'il n'a pas été obligé de forcer aucun producteur à mettre quelque chose dans le gaz pour le rendre odorant.

M. BEATTIE: Sans doute, le gaz naturel est inodore. Vous ne pouvez pas reconnaître qu'il y a une fuite.

M. J. A. CURRIE: Ce qui rend le gaz odorant, c'est l'hydrogène sulfuré, et cet hydrogène sulfuré n'est pas du tout plus dangereux que le gaz naturel lui-même. Il ne forme pas un mélange différent de celui qui existe déjà.

M. BEATTIE: Comment y est-il introduit?

M. J. A. CURRIE: Il se produit naturellement, il entre dans le gaz comme le souffre entre dans le pétrole. Il y a une certaine quantité de souffre dans le pétrole. Il y a une certaine quantité de souffre dans le gaz naturel, une plus grande proportion que dans le pétrole. Cette disposition a été introduite dans la loi, il y a des années, pour empêcher le public d'utiliser le gaz naturel. Quelques producteurs de gaz artificiel ont dit que le gaz naturel était dangereux et ils ont en conséquence obligé les producteurs de gaz naturel, lorsque ce gaz devait être utilisé pour l'éclairage, à le faire passer par un certain procédé. Je ne comprends pas pourquoi, si le gaz naturel est dangereux, quand il s'échappe dans une chambre, il soit plus dangereux que l'hydrogène sulfuré.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je ne suis pas assez renseigné sur les propriétés particulières des gaz pour discuter cette question

avec mon honorable ami. Je sais que si de l'hydrogène sulfuré, contenu dans du gaz artificiel ou naturel, s'échappe dans une chambre ou est brûlé dans une chambre, c'est très dangereux et en réalité cela peut être mortel. Au Canada, on ne permet aucun atome d'hydrogène sulfuré dans la fabrication du gaz artificiel. Si un de nos inspecteurs reconnaît sa présence, il en avertira immédiatement le fabricant et un changement sera introduit ou le fabricant sera condamné à l'amende s'il livre ce gaz pour la consommation. Il est certain que l'hydrogène sulfuré existe dans plusieurs gaz naturels. Il est bien connu que l'on a dû fermer des puits à cause de cela. Nous ne reconnaissons pas l'utilisation du gaz naturel pour l'eclairage. Il s'est élevé de nombreuses discussions entre le département et quelques-uns des propriétaires de puits dans l'Ontario ouest, mais nous ne l'avons pas reconnu encore jusqu'à maintenant.

Les propriétaires de puits n'essaient pas de vendre leur gaz pour l'éclairage. Ils le vendent pour le chauffage et les personnes qui l'achètent s'en servent pour éclairer leurs maisons. Récemment nous avons essayé de convaincre les propriétaires de quelques puits de gaz, surtout dans les environs de Chatham de se servir d'un petit purificateur qui donne, je crois, de bons résultats.

Je n'ai pas compris ce qu'a voulu dire mon honorable ami. Nous ne permettons pas qu'il y ait de l'hydrogène sulfuré dans le gaz. La loi ne l'a pas permis jusqu'à maintenant et elle ne le permettra pas à l'avenir. Mon honorable ami dit que cette restriction a été introduite dans la loi pour empêcher l'usage du gaz naturel. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Mon sous-ministre m'assure qu'il n'en est pas ainsi. La loi est antérieure à l'usage de l'éclairage au gaz naturel, qui est de découverte récente. Par conséquent, l'article n'a pas pu être introduit dans cette intention. Les amendements que nous proposons ont en vue de donner encore plus d'autorité à la loi. Nous serons autorisés, et c'est l'amendement le plus important, à vérifier le pouvoir de chauffage ou la puissance calorique de tous les gaz. Comme l'usage du gaz pour le chauffage se généralise de plus en plus et qu'il tend à disparaître pour l'éclairage, il est bien nécessaire que nous ayons cette autorisation. Il n'est pas disparu absolument comme gaz d'éclairage mais dans les endroits où l'on s'en sert encore on l'utilise avec un manchon et vous verrez rarement maintenant une flamme brûler à l'air libre. Quand le manchon est utilisé, c'est le pouvoir calorifique et non la puissance d'éclairage qu'il importe de connaître parce qu'il faut produire de la chaleur pour rendre le manchon incandescent.

M. J. A. CURRIE: L'idée primitive qui a amené l'interdiction de la présence de l'hydrogène sulfuré dans le gaz était d'empêcher les producteurs de gaz de vendre du gaz d'eau. Aujourd'hui on produit beaucoup de gaz d'eau et les fabricants peuvent vendre le " Mond gas" à un prix très modique, par conséquent, on continuera à s'en servir pour le chauffage. Je ne pense pas que l'hydrogène sulfuré qu'il renferme, soit plus dangereux que le gaz lui-même, pas plus que l'essence éthylique est plus dangereuse que le whiskey. L'un ou l'autre de ces produits peuvent tuer un homme si l'on en absorbe trop. Je ne peux comprendre pourquoi cet article a été introduit dans la loi canadienne, sinon pour obliger les producteurs de gaz naturel à faire subir au gaz un procédé coûteux de purification. Il faut employer de la limaille de fer pour faire disparaître le soufre du gaz qui ensuite doit passer par un appareil purificateur. Ce gaz n'est pas plus dangereux que celui dont on se sert pour une machine à gaz. Le gaz fabriqué dont on se sert pour une machine à gaz renferme cet hydrogène sulfuré et si vous vouliez le supprimer du gaz d'éclairage, vous pourriez tout aussi bien dire qu'une fabrique devrait le faire disparaître du gaz dont on se sert dans l'industrie.

Avec le peu de pratique que j'ai de l'emploi du gaz dans les machines et de l'usage du gaz naturel, je suis porté à croire que cette disposition de la loi est insensée. C'est une disposition ridicule qui a été introduite dans la loi il y a cinquante ans et qui s'y trouve encore.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Quel est le changement que mon honorable ami désire introduire?

M. J. A. CURRIE: Je m'oppose à la disposition contenue dans le paragraphe "d" de l'article 31 de ce bill. Nous n'en sommes pas encore là, vous en parlez dans le paragraphe "b" de l'article 1er. Vous rendez obligatoire la suppression de la mauvaise odeur du gaz, dans l'article 31, par la disparition de l'hydrogène sulfuré dans l'article 3, vous obligez à ajouter une substance dans le gaz pour lui donner une odeur.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Le paragraphe 3 est en vigueur depuis nombre d'années et je suis informé qu'il ne se fabrique pas de gaz inodore au Canada; de plus, en cas de fuite, un gaz inodore serait très dangereux. A l'alinéa "c" nous avons ajouté "pour la mesure de la puissance calorifique du gaz", ce qui est une disposition très nécessaire. Jusqu'à présent il n'existe pas d'inspection pour mesurer la puissance calorifique du gaz, bien que le gaz soit d'un usage général comme chauffage.

M. J. A. CURRIE: Fixez-vous un étalon?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Nous en fixerons un par règlement.

M. J. A. CURRIE: La loi vous autorise à inspecter et à mesurer, mais autant que je puis voir, elle ne vous donne pas le droit de fixer un étalon.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je n'ai aucune objection à ajouter "pour la mesure de la puissance calorifique du gaz, et l'établissement d'étalons à cet effet."

M. J. A. CURRIE: C'est bien ainsi:

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

L'hon. M. TEMPLEMAN: A l'alinéa "d" je propose d'ajouter "pour la mesure de la puissance éclairante du gaz" et aussi les mots proposés par mon honorable ami. (M. Currie) " et l'établissement d'étalons à cet effet". Ensuite, à l'alinéa "e", aux mots "ou la mesure de la pureté du gaz" nous ajouterons aussi "et l'établissement d'étalons à cet effet."

M. J. A. CURRIE: Cela me paraît suffisant.

Sur l'article 3, (les compteurs doivent donner des mesures conformes à la mesure étalon du gaz).

L'hon. M. TEMPLEMAN: Cet amendement est un des plus importants. Il limite le percentage d'erreur dans le compteur. L'ancienne loi accorde 3 p. 100 en faveur du vendeur et 4 p. 100 en faveur du consommateur. Nous réduisons cela à 2 et 3 p. 100, de manière à rendre le compteur plus précis.

Sur l'article 4, (engagement des fournisseurs de gaz relativement à l'approvisionnement et la qualité du gaz).

M. J. A. CURRIE: On se plaint de ce que le gaz naturel est quelquefois fourni à trop haute pression. Le ministre a-t-il étudié une disposition pour empêcher que le gaz soit fourni au delà d'une pression déterminée?

L'hon. M. TEMPLEMAN: On m'a informé que le gaz naturel ne pourrait pas être introduit dans les maisons à la pression fournie par le puits, et que, dans la pratique, cette pression est toujours réduite à un chiffre très faible.

M. J. A. CURRIE: Quelquefois la pression n'est pas assez réduite, et il se produit des fuites aux jointures des conduites; c'est ce qui cause les explosions dans les maisons.

M. BARKER: Je conseillerais au ministre d'ajouter "à une pression régulière et suffisante.".

(L'amendement est adopté.)

M. J. A. CURRIE: Je me suis déjà opposé à l'alinéa "d" qui dit que le gaz ne devra présenter aucune trace d'hydrogène sulfuré ni un excès de soufre et d'ammoniaque. Il me semble que le département a assez de pouvoir pour faire des règlements, sans qu'il soit nécessaire de mettre une disposition comme celle-ci dans la loi.

De plus je crois cette disposition inutile, car il n'est pas démontré que l'hydrogène sulfuré soit un poison.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Le département considère cette disposition comme très importante. La raison pour laquelle nous faisons l'inspection du gaz, c'est pour qu'il ne présente pas de trace d'hydrogène sulfuré. Les experts du département prétendent que ces dispositions sont indispensables à une bonne inspection du gaz. Sa pureté et sa puissance éclairante sont deux qualités esentielles. L'honorable député dit que nous pouvons faire des règlements dans ce sens. Alors il n'y a aucun inconvénient à laisser la disposition dans la loi.

M. J. A. CURRIE: Je prétends que ni l'honorable ministre, ni aucun chimiste ne peuvent me démontrer que l'hydrogène sulfuré soit un poison.

L'hon. M. TEMPLEMAN: On m'a informé que pas un seul chimiste ne voudrait partager cette opinion de mon honorable ami. L'an dernier, quand nous avons voulu réglementer l'usage du gaz naturel pour l'éclairage, le chimiste du département ne voulut pas permettre l'usage, pour les fins d'éclairage, du gaz naturel présentant 1 p. 100 d'hydrogène sulfuré.

M. J. A. CURRIE: Je ne partage pas l'opinion du chimiste du département. Je maintiens que l'hydrogène sulfuré n'est pas un poison et qu'il est détruit par la combustion. Il entre dans la composition de deux gaz d'un prix modique, dont le public voudrait faire usage; l'un est le gaz naturel et l'autre, le "Mond gas". Cette disposition dans la loi obligera les producteurs de ces gaz à adopter des procédés très dispendieux pour faire disparaître toute trace d'hydrogène sulfuré, qui n'offre aucun danger, et cela élèvera les prix pour le consommateur.

Mes connaissances en chimie ne sont pas très étendues et ne doivent pas être supérieures à celles du ministre qui est médecin, mais je répète que l'hydrogène sulfuré n'est pas un poison, et je ne crois pas qu'il puisse trouver quelqu'un en état de le démontrer.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je ne suis pas un chimiste, mais si, dans l'administration de cette loi, il est une chose sur laquelle les experts du département ont particulièrement insisté, c'est que l'hydrogène sulfuré est un poison. Voici la note que me communique l'inspecteur en chef:

L'hydrogène sulfuré est la seule substance nocive dans le gaz qui ne soit pas détruite par la combustion, mais qui s'échappe dans la pièce sous forme de gaz acide sulfureux. Les autres élements nocifs sont détruits par la combustion.

Le but de l'inspection du gaz fabriqué, au Canada depuis des années, a toujours été d'en éliminer toute trace d'hydrogène sulfuré.

M. J. A. CURRIE: Un seul poêle à houille produira plus d'hydrogène sulfuré dans une pièce qu'une demi-douzaine de becs de gaz. Il est hors de question que c'est un procédé dispendieux d'éliminer l'hydrogène sulfuré du gaz naturel et surtout du gaz commun appelé "Mond gas". Les règlements actuels sont suffisants. L'article 3 protège suffisamment le public et l'article 4 n'est pas nécessaire. Si, en aucun temps, le Parlement désirait rendre ses règlements moins sévères, il le peut, mais si cette disposition est mise dans la loi, il ne le pourra plus.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Conformément à la proposition de l'honorable député, je propose qu'après les mots " conformément aux règlements établis par le ministre" on ajoute "ou non conformément à la mesure étalon".

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je désire ajouter l'article pénal que nous avons dans toutes nos lois concernant le revenu de l'intérieur, et je propose, comme paragraphe 3, de l'article 8:

Quiconque enfreint aucune des dispositions de la présente loi, ou aucun des règlements établis aux termes de cette loi, ou néglige aucune des obligations imposées par cette loi ou par aucun des règlements aussi établis, si aucune autre pénalité n'est imposée pour telle infraction ou négligence, est passible d'une amende de pas moins de $25 et n'excédant pas $100.

(Le paragraphe, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 9.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je propose de remplacer cet article par le suivant:

Sont abrogés les articles 35, 36, 37 et 38 ainsi que l'annexe de ladite loi.

Nous avons introduit dans la loi des changements qui rendent ces articles inutiles.

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

L'hon. M. FIELDING: Je propose que la séance soit levée.

M. G. TAYLOR: Quel est le programme pour demain?

L'hon. M. FIELDING: Le Gouvernement proposera que la Chambre siège en comité des subsides. Nous commencerons par ce qui reste du budget supplémentaire et ensuite le ministre des Travaux publics continuera la discussion de ses crédits.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à onze heures et dix-huit minutes du soir.)

M. TEMPLEMAN.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 18 mars 1910.

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

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 176—QQ), provenant du Sénat, déposé par M. Talbot au nom de M. Rivet, constituant en corporation la Laurentian Insurance Company of Canada.

CONSERVATION DES RESSOURCES NATURELLES.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) propose que la Chambre se forme demain en comité général pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

Il y a lieu de pourvoir au remboursement aux membres de la commission de la conservation des ressources naturelles des frais de voyage réels raisonnables supportés pour se rendre aux réunions des comités de la commission, s'occuper des affaires de la dite commission, et revenir de ces réunions.

M. W. F. MACLEAN: Je me plais à espérer qu'à la date prochaine où il compte mettre cette motion en discussion, l'honorable ministre sera en mesure de faire connaître à la Chambre comment les comités du Parlement doivent s'y prendre pour demander l'avis de la commission sur certaines questions. Il arrive parfois que le comité des chemins de fer se trouve saisi de projets de loi qui constituent un grave obstacle à la conservation des ressources naturelles du pays; c'est pourquoi je compte que le ministre et le Gouvernement seront en mesure de nous faire connaître comment les comités de la Chambre peuvent se prévaloir des avis de la commission, si toutefois nous y avons droit, et comment la Chambre peut se mettre en communication avec cette commission.

(La motion est adoptée.)

AJOURNEMENT DE PAQUES.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose:

Que lorsque la Chambre lèvera sa séance mercredi prochain, 23 courant, elle soit et demeure ajournée jusqu'au mardi, 29 courant.

M. WARBURTON: Avant que cette motion soit adoptée, je me permettrai de faire observer au très honorable premier ministre que, eu égard à la situation où se trouvent certains représentants des Provinces maritimes, l'ajournement depuis mercredi jusqu'à mardi est assez malencontreux. Moi qui dois me rendre à l'île du Prince-Edouard, je devrai ou m'absenter de la Chambre pendant deux jours ou passer deux nuits en voyage pour arriver à

Charlottetown à minuit, samedi, et en repartir lundi matin. Je désire donc à demander au premier ministre s'il ne pourrait pas modifier sa motion de telle sorte que les vacances fussent prolongées jusqu'au mercredi, 30 courant; ce serait nous accorder une faveur qui nous accommoderait beaucoup.

Sir WILFRID LAURIER: En cette matière, le Gouvernement est tout disposé à s'en rapporter au jugement de la Chambre. Si l'on préfère que la rentrée ait lieu mercredi, le 30, au lieu de mardi, le 29, nous n'y voyons aucun inconvénient.

M. GEORGE TAYLOR: Plusieurs représentants de l'Ouest m'ont parlé de cela; ils préféreraient mercredi à mardi.

M. M. CLARK: Pour moi, j'arrive à la fin de la deuxième session où l'on m'a fait perdre un jour inutilement. Je n'ai jamais pu aller chez moi, si ce n'est aux dernières vacances de Noël. A cet égard, je suis dans le même cas que plusieurs représentants de l'Ouest qui viennent de très loin pour vaquer à leurs devoirs envers leur pays, ce qui les incommode beaucoup. Accéder au désir des représentants de l'Ile du Prince-Edouard, c'est condamner à l'oisiveté la plus complète ceux d'entre nous qui ne peuvent aller chez eux.

Sir WILFRID LAURIER: Pour accommoder tout le monde, les représentants de l'Est aussi bien que ceux de l'Ouest, nous fixerons le rentrée au mercredi, 30.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. EDWARDS: Le 2 décembre dernier, j'inscrivais au feuilleton, à l'égard des arsenaux et des salles d'exercice militaire, une question qui, convertie en avis de motion, fut, le 15 décembre, portée comme ordre de la Chambre. Quand puis-je compter que le dossier sera déposé?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Je vais m'en informer et le ferai déposer. Je puis dire à l'honorable député que rien ne s'y oppose.

M. EDWARDS: Je pensais simplement que le ministre l'avait oublié. Le 13 janvier dernier, je faisais une question au sujet de certains travaux exécutés par les entrepreneurs Sullivan et Langdon, de Kingston, et la Chambre émettait un ordre à ce porpos le 19 janvier; mais on n'a pas encore déposé les documents.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux Publics): Je m'informerai de la cause du retard.

M. BRODER: Quand pouvons-nous compter avoir le rapport de la commission chargée de s'enquérir de l'industrie porcine en Irlande et au Danemark?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Le rapport est chez l'imprimeur depuis un certain temps; dès qu'il sera imprimé, ce qui ne saurait tarder, nous le ferons distribuer.

M. BRADBURY: Le 14 février, la Chambre ordonnait le dépôt des documents suivants:

Copie de tous ordres et instructions donnés à A. S. Williams, avocat du département des Affaires indiennes, et à S. Swinford, inspecteur des Indiens à Winnipeg, au sujet de leurs travaux relatifs aux Indiens de Saint-Pierre (Man.); aussi copie du rapport de ces deux personnes au sujet du travail qu'elles ont accompli au cours de ces dernières semaines au sein de la population indienne de Saint-Pierre.

J'aimerais que ce dossier fût déposé aussitôt que possible.

QUESTION SUR LE BUREAU DE POSTE DE LACHINE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. GEORGE H. PERLEY: Il y a six semaines, je demandais au Gouvernement pourquoi le nouveau bâtiment public érigé à Lachute ne servait pas encore de bureau de poste; à l'occasion d'un récent voyage à Lachute, j'ai constaté à ma grande surprise que le bureau de poste était encore fermé au public. Bien que terminé depuis plusieurs mois, ce bâtiment n'a été jusqu'ici d'aucune utilité au public; il est cependant chauffé et éclairé aux frais de l'Etat, et le gardien y a passé l'hiver. Le bureau de poste de Lachute est très nécessaire, car il dessert plusieurs autres bureaux de moindre importance. Pour quelle raison ne l'a-t-on pas livré au service?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Je suis bien aise que l'honorable député ait appelé mon attention là-dessus. Il se peut que le ministère des Travaux publics n'ait pas encore mis le département des Postes en possession du bâtiment; s'il l'a fait, je veillerai à ce que le bureau de poste soit ouvert sans plus tarder.

M. PERLEY: Le ministre des Travaux publics m'a dit hier que le bâtiment a été livré au ministère des Postes.

L'hon. M. LEMIEUX: Dans ce cas, le bureau de poste y sera installé sans délai.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Le bâtiment a été mis à la disposition du ministère des Postes, et le receveur de la poste a récemment demandé certaines choses qui lui seront sans doute

fournies le plus tôt possible. Je crois que mon ministère a fait tout le nécessaire.

L'hon. M. LEMIEUX: Je vais m'occuper de cela tout de suite.

NEGOCIATIONS AVEC LES ETATS-UNIS AU SUJET DU TARIF DOUANIER.

M. W. F. MACLEAN: Le ministre des Finances aurait-il l'obligeance de me dire si, avant l'ajournement de mercredi prochain, le Gouvernement se propose de faire quelque déclaration au sujet de la question que le tarif douanier a fait surgir eutre les Etats-Unis et le Canada?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Pour l'instant, je ne me soucierais guère de faire aucune déclaration formelle. Nous verrons d'ici là si la situation nous permettra d'en faire une. Je considère qu'il serait contraire à l'intérêt public d'aborder le sujet à l'heure actuelle.

(La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité des subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Crédit supplémentaire pour le service à la vapeur entre le Canada et le Mexique sur les océans Atlantique et Pacifique, $16,666.66.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Ce crédit est destiné au service sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Autrefois, le gouvernement mexicain versait $50,000 en or, et le Canada fournissait une somme égale. Le gouvernement du Mexique ayant cessé d'accorder toute subvention, le gouvernement canadien, plutôt que de voir cesser le service, décida de verser $25,000 de plus par année, ce qui porte à $75,000 le chiffre total de sa subvention. Ce montant de $16,666.66 représente la somme à payer à l'égard de l'exercice 1909-1910, depuis que le gouvernement mexicain a cessé de verser sa part de la subvention.

L'hon. M. HAGGART: Quel est le trafic de cette ligne, et quelle perspective a-t-on?

L'hon. M. FIELDING: Le fret d'aller est considérable, mais celui de retour l'est assez peu. C'est pour cela que le gouvernement mexicain n'a pas cru devoir continuer de verser sa part de la subvention. Au point de vue canadien, toutefois, le trafic est tout à fait encourageant.

L'hon. M. HAGGART: Il devrait nous être fourni un état indiquant le volume exact du trafic. Le ministre aurait-il par la même occasion l'obligeance de nous faire savoir comment le trafic se répartit entre l'Atlantique et le Pacifique?

L'hon. M. FIELDING: Il s'agit ici d'un crédit général pour l'Atlantique et le Pacifique, mais ce montant supplémentaire est entièrement destiné au service sur l'océan Pacifique. Les détails complets à l'égard du trafic se trouve dans un rapport du département qui est actuellement chez l'imprimeur et ne tardera pas à être remis aux députés. Voici quel a été, au cours des derniers mois, le fret d'aller: septembre, 766 tonnes; octobre, 2,228 tonnes; décembre, 3,133. Les chiffres du mois de janvier ne sont pas encore connus.

M. WRIGHT: A quels intervalles se fait le service sur l'Atlantique et le Pacifique?

L'hon. M. FIELDING: Le service est mensuel sur les deux océans.

M. ARMSTRONG: Quelle partie de ce crédit le service postal représente-t-il?

L'hon. M. FIELDING: Il est stipulé au contrat que le courrier se transporte à bord de tous les paquebots subventionnés; mais nulle somme n'est particulièrement attribuée au service postal.

M. JAMESON: Le ministre peut-il nous dire quel est le chiffre de la subvention par tonne de fret?

L'hon. M. FIELDING: Non; nous n'avons pas fait ce calcul.

M. SPROULE: Le ministre pourrait peut-être nous donner une idée du volume total du commerce entre le Canada et le Mexique.

L'hon. M. FIELDING: Le rapport du ministère, qui a été déposé sur le bureau de la Chambre, renferme des renseignements à ce sujet. Si, après s'y être reporté, on croyait avoir besoin d'autres informations, nous nous ferions un plaisir de les fournir.

M. ARMSTRONG: Le ministre peut-il nous dire quel est, par rapport à l'année dernière, le chiffre total de l'augmentation des subventions maritimes?

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas le renseignement par devers moi, mais je me ferai un plaisir de l'obtenir aussi bien que toute autre information que l'on pourrait désirer obtenir, et de fournir le tout à l'occasion de la mise à l'étude de quelque autre article du budget du commerce.

Service à la vapeur entre le Canada et Cuba, $15,000.

L'hon. M. HAGGART: D'où provient cette augmentation?

L'hon. M. FIELDING: Il s'agit d'un nouveau service. L'entreprise en a été adjugée par contrat à MM. William Thomson et Compagnie, de Saint-Jean, à raison de $25,000 par année. Il se fait un voyage chaque mois. Ce montant de $15,000 est destiné au paiement du service effectué depuis novembre dernier, mais il se peut que nous ne l'utilisions pas en entier.

L'hon. M. HAGGART: Comment peut-il s'agir d'un service nouveau? Le Gouvernement ne saurait signer de contrat sans y avoir été autorisé par la Chambre. Il faut qu'un crédit soit préalablement voté à cette fin.

L'hon. M. FIELDING: Les services de cette nature se donnent à l'entreprise à condition qu'il ne sera effectué de paiement qu'après que le Parlement aura voté les fonds nécessaires. Cette manière d'agir n'a rien d'inaccoutumé.

L'hon. M. HAGGART: Le fait est assez rare, et ce n'est pas une bonne manière de gérer les affaires du pays.

L'hon. M. FIELDING: Au fond, mon honorable ami a peut-être raison. On devrait s'abstenir de faire toute dépense que le Parlement n'a pas autorisée par l'ouverture d'un crédit; toutefois, cette règle peut, en certains cas, être contraire à la bonne gestion des affaires, et je ne vois pas de mal à ce qu'on adjuge une entreprise quand les adjudicataires agréent la condition que j'ai dite. Ne pas l'adjuger serait peut-être empêcher l'exécution d'une chose que le Parlement aimerait à voir accomplie le plus tôt possible.

M. CROSBY: On me dit que la question est venue sur le tapis l'automne dernier, quand les citoyens de Saint-Jean ont demandé l'établissement d'une ligne entre leur ville et Cuba. Sans trouver à redire au port de Saint-Jean, je tiens à faire observer que le seul port des Provinces maritimes où viennent les navires faisant le service entre le Canada et Cuba et celui d'Halifax, et ces navires sont aménagés de façon à pourvoir aux besoins du trafic sans qu'il soit besoin de leur verser la moindre subvention.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelle ligne est-ce?

M. CROSBY: La compagnie Pickford et Black met des navires en service partout où il en faut.

L'hon. M. PUGSLEY: Elle reçoit une forte subvention pour le service des Antilles.

M. CROSBY: Elle n'en reçoit pas pour celui de Cuba. Je ne sais si on s'est mis en communication avec le ministre des Finances (M. Fielding) ou le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright), mais il y a dû avoir à ce sujet échange de correspondance avec les autorités du port d'Halifax. Grâce à cette subvention, le steamer en question est venu à Saint-Jean où il a pris une cargaison consistant en grande partie de pommes de terre qu'il a transportées à la Havane, dont le marché s'est ainsi trouvé tellement encombré, que les exportateurs de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick en ont subi des pertes très considérables.

Le ministre des Finances a donné à entendre que le crédit ne serait pas utilisé en entier; cela signifie sans doute que le steamer ne continuera pas à effectuer le service mensuel. Est-ce le cas? Je n'ai aucun désir de nuire au port de Saint-Jean ni à aucun autre port; je veux que chaque port jouisse d'autant d'avantages que possible, mais je considère qu'il est peu sage de subventionner une ligne pour qu'elle fasse concurrence à d'autres. Je saluerai avec bonheur le jour où nous pourrons nous dispenser de subventionner ces services. mais je considère que d'ici là il est nécessaire de favoriser le développement du commerce au moyen de subventions. Je pourrais citer notre commerce avec le Mexique pour démontrer que le paiement de subventions est parfois très avantageux. Tout homme impartial qui s'informerait auprès des négociants de Saint-Jean apprendrait que l'on n'a pas favorisé leur intérêts bien entendus en subventionnant la ligne en question.

L'hon. M. PUGSLEY: L'établissement de ce service entre Saint-Jean et Cuba a été on ne peut plus avantageux. Si mon honorable ami daignait s'informer auprès de la chambre de commerce, des négociants et des expéditeurs de Saint-Jean, il constaterait que ce service a très heureusement contribué au développement du commerce et donné pleine satisfaction non seulement aux expéditeurs de Saint-Jean, mais aussi à ceux de la vallée du Saint-Jean, et plus particulièrement des comtés de Carleton, de Victoria et d'autres parties de la province.

Au dire de mon honorable ami, les lignes de paquebots qui font le service entre Halifax et Cuba suffisent amplement aux besoins du commerce. Je suis toujours enchanté de constater le développement du commerce d'Halifax, mais ce port a l'inconvénient d'être situé trop loin des centres de production du Nouveau-Brunswick pour être de quelque utilité aux producteurs de foin, de pommes de terre et d'autres denrées de la vallée du Saint-Jean, qui est l'une des parties du Canada où se récoltent les meilleures pommes de terre. Il ne leur manquait qu'un débouché, et grâce à l'établissement de cette ligne, ils ont pu expédier de grandes quantités de pommes de terre. Celles-ci étant fort recherchées à Cuba les cultivateurs de la vallée du Saint-Jean ont pu réaliser de très gros profits.

Quant à la ligne que le ministère du Commerce a consenti à subventionner, elle était tenue de fournir un voyage par mois; or, au cours des deux mois où elle a effectué le service, elle a fourni sept voyages au lieu d'un seul par mois. En un mois, elle a fourni trois voyages au lieu d'un seul. Elle l'a fait à cause du développe-

ment du commerce et qu'il le fallait pour accommoder suffisamment le public.

M. CROSBY: Combien y a-t-il eu de voyages en février et mars?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous sommes encore au milieu du mois de mars. Je crois qu'il s'est effectué deux voyages en février.

M. CROSBY: Le ministre est-il bien sûr qu'il se soit effectué quelque voyage?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, j'ai la certitude qu'il s'en est effectué un, et je crois qu'il y en a eu deux.

M. CROSBY: Ce service à la vapeur, qui est l'objet d'une subvention de $25,000 par an, doit-il se continuer chaque mois de l'année?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est probable.

M. CROSBY: Je ne demande pas quelles sont les probabilités, mais ce que dit le contrat.

L'hon. M. FIELDING: Ce contrat exige un service mensuel. L'honorable député fait erreur lorsqu'il déclare que le service des navires qui partent d'Halifax n'est pas subventionné. Il y aura un service subventionné entre Halifax et Cuba.

M. CROSBY: Il n'y a que les navires de la ligne du Mexique qui font escale à Cuba.

L'hon. M. FIELDING: Ce service est subventionné.

M. CROSBY: Mais voici une ligne subventionnée dont les navires se rendent en droite ligne de Saint-Jean à Cuba et *vice versa*. Les autres navires partent de Montréal, en été, et d'Halifax, en hiver, font escale à la Havane, relâchent aux îles Lucayes et à Cuba et se rendent au Mexique. Nous obtenons tous les bateaux dont nous avons besoin à Halifax quand il y a des marchandises à transporter; s'il y en a peu, il est difficile de se procurer des bateaux pour faire le service jusqu'au mois de novembre suivant. Avant de passer un marché l'obligeant à verser une subvention de $25,000 à une ligne de steamers faisant la navette entre Saint-Jean et Cuba, le Gouvernement devrait s'assurer si cette démarche était nécessaire ou si ce service ne pouvait pas se passer d'une subvention. Je ne veux pas m'opposer au paiement d'une subvention lorsque cela est nécessaire pour le bien général du Canada, mais je m'oppose à ce qu'on accorde des subventions sans que le besoin s'en fasse sentir. Voilà pourquoi je blâme celle-ci. Les citoyens d'Halifax ont été fort mécontents lorsqu'on l'a accordée et, d'après mes renseignements, le ministre du Commerce (le très honorable sir Richard Cartwright) a dû recevoir des marchands qui font l'exportation des communications établissant qu'on pouvait obtenir à Halifax toutes les facilités de transport à Cuba sans qu'il en eût rien coûté à l'Etat.

L'hon. M. FIELDING: Au dire de l'honorable député, il faut accorder à Halifax tous les avantages qu'elle désire, même à l'aide de subventions. Cependant, on cultive la pomme de terre sur une grande échelle au Nouveau-Brunswick et si les commerçants de cette province désirent exporter ce produit à Cuba, je ne conçois pas pourquoi ils n'en auraient pas le droit; et, Saint-Jean offrant plus de facilités pour l'exportation des produits du Nouveau-Brunswick, je me demande pourquoi les habitants de cette ville n'obtiendraient pas une ligne subventionnée de steamers se rendant à Cuba.

M. CROSBY: Puisque les marchands d'Halifax se procurent tous les avantages qu'ils désirent pour le transport des marchandises, ceux de Saint-Jean doivent être en mesure d'en faire autant. Les bateaux affrétés à Halifax se rendent dans ce port à l'époque où ils trouvent des chargements, de sorte que le commerce jouit de toutes les facilités dont il a besoin. Les navires qui vont à Cuba ne transporteront pas le courrier; celui-ci passe par New-York. Ils reçoivent une subvention uniquement pour le transport du fret et, d'ailleurs, ils ne sont pas en état de transporter le courrier. Je ne demande pas qu'Halifax soit mieux traitée que Saint-Jean, mais que les deux villes soient sur le même pied.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons toujours cru qu'Halifax était mieux traitée que Saint-Jean.

M. CROSBY: Il est aisé de démontrer que l'honorable député se trompe et, à l'occasion, je pourrai le faire. Lorsqu'il s'agira du chemin de fer, je serai en mesure de prouver que Saint-Jean a sur Halifax un grand avantage, équivalant à un cent par 100 livres. Tout ce que nous demandons c'est d'être sur un pied d'égalité avec Saint-Jean; mais il est injuste de subventionner en faveur de Saint-Jean un bateau qui fait concurrence aux bateaux des armateurs d'Halifax, ce qui met les marchands et les exportateurs d'Halifax sur un pied d'infériorité vis-à-vis de ceux de Saint-Jean. Je désire qu'ils soient sur le même pied, car étant sur le même pied nous pourrons toujours jouer notre rôle dans le commerce d'exportation ou d'importation. Je ne veux pas qu'Halifax subisse de passe-droit par l'octroi d'une subvention mensuelle de $2,000 à un navire qui part de Saint-Jean ou de tout autre endroit du Canada. Le ministre des Finances doit le savoir mieux que moi, car il est au courant de toutes ces questions. Il parle de la ligne de steamers

qui partent de Montréal, l'été, passent par Halifax, les îles Lucayes et Cuba et se rendent au Mexique, mais il ne doit pas ignorer que ce service n'a rien à faire avec le service direct entre Cuba et le Canada.

L'hon. M. FIELDING: Je ne comprends pas mon honorable ami. Lorsqu'un bateau part d'Halifax et se rend à Cuba où il décharge des marchandises, il donne un service direct avec Cuba. Il y a un steamer qui se rend en droite ligne à Cuba et qui reçoit une subvention de l'Etat. Il est vrai que parfois le port d'Halifax est fréquenté par d'autres steamers qui ne sont pas subventionnés, mais il est également vrai, qu'il y a tant à Halifax qu'à Saint-Jean des lignes subventionnées dont les bateaux se rendent à Cuba.

M. CROSBY: Le ministre des Finances ne veut certainement pas nous faire croire qu'un bateau qui part de Montréal, fait escale à Halifax, puis se rend aux îles Lucayes, relâche à Cuba et poursuit sa route jusqu'au Mexique est un bateau subventionné qui donne un service direct entre Halifax et Cuba.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi pas?

M. CROSBY: Les habitants du Nouveau-Brunswick ont les mêmes privilèges et les mêmes avantages que les habitants d'Halifax et de la Nouvelle-Ecosse quant à cette ligne subventionnée dont les bateaux partent de Montréal, en été, et d'Halifax, en hiver, pour se rendre à Cuba et au Mexique; mais voici une ligne qu'on a subventionnée l'automne dernier, qui a fait l'objet d'un contrat signé par l'Etat, cependant le Gouvernement n'a pas laissé entendre à la dernière session que telle était son intention. Et maintenant on nous demande d'ouvrir un crédit. Je suis d'avis que cela est absolument injuste. L'entente était qu'aucune somme ne serait payée, à moins que nous ne l'eussions accordée. Nous ne devrions pas l'accorder, car les intéressés n'ont pas le droit de rien recevoir. Si cette subvention était nécessaire pour favoriser le commerce entre le Canada et Cuba, passe encore; mais, il n'en est rien et personne n'a démontré ni tenté de démontrer que notre commerce avec Cuba, qui consiste principalement à exporter du poisson et des pommes de terre, ne jouit pas actuellement de tous les avantages nécessaires.

Nous exportons du bois qui est transporté par des voiliers qui procurent à ce commerce tout l'espace nécessaire. Personne à Saint-Jean ni dans la Nouvelle-Ecosse, ne désirent que le commerce de bois se fasse par des steamers plutôt que par des voiliers. Seul, le commerce du poisson et des pommes de terre a besoin de facilités. Je proteste contre cette subvention de $25,000 pour un service qui n'est pas nécessaire.

M. EDWARDS: Ce steamer qui se rendra à Cuba ira-t-il aussi au Mexique?

L'hon. M. FIELDING: Les navires de la ligne à laquelle ce crédit a trait ne vont pas au Mexique, mais ceux de la ligne dont je parle se rendront au Mexique, après avoir relâché à Halifax et à Cuba.

M. EDWARDS: Je constate que la somme totale des crédits du budget principal et du budget supplémentaire destinée à ces deux lignes dépasse de $65,000 environ la somme totale votée l'an dernier. C'est-à-dire que la subvention à la ligne du Mexique est augmentée de $25,000, cette année et le budget principal renferme un crédit de $25,000 pour la ligne de Cuba qui, je le suppose, est la même que celle à laquelle nous accordons $15,000 de plus dans le budget supplémentaire, ce qui fait une subvention de $25,000 à cette ligne qui ne recevait rien, l'an dernier.

L'hon. M. FIELDING: On semble mal comprendre. Il y a une subvention supplémentaire de $25,000 pour une ligne de Saint-Jean à Cuba. Ce crédit est nouveau et doit s'ajouter au budget du dernier exercice. L'autre item accuse une augmentation de $16,000 pour le prochain exercice du chef de la ligne du Mexique dans les eaux du Pacifique. Il ne s'agit pas d'un service sur l'Atlantique. Pour la ligne du Pacifique nous assumons dans une certaine mesure le fardeau dont le Mexique a dû se débarrasser.

M. J. A. CURRIE: Je dois apprendre au ministre que le commerce des pommes de terre, qui est si considérable à ses yeux, ne s'est chiffré que par $57,000, l'an dernier, et il accorde $25,000 pour l'amélioration de ce service. Les exportations aux Antilles anglaises représentaient $2,549,000, tandis que les importations dépassaient $7,000,000. Ainsi, grâce à notre subvention, les Antilles jouissent des avantages de notre marché. Ont-elles exprimé le désir d'augmenter cette subvention vu qu'elles en profitent trois fois autant que nous?

L'hon. M. FIELDING: Le sujet est vaste. La question de nos relations commerciales avec les Antilles occupe en ce moment l'attention d'une commission royale dont le ministre des Douanes fait partie. J'étais membre de cette commission, moi aussi, malheureusement, je n'ai pas pu me rendre aux Antilles. Dans le passé, les Antilles n'ont pas cru qu'elles pouvaient payer une part de ces subventions. Jusqu'à ce jour, l'arrangement a été unilatéral tant à l'égard de la subvention qu'à l'égard de la préférence. Nous nous efforçons de conclure une entente plus satisfaisante; reste à savoir dans quelle mesure, nous réussirons. Les Antilles ne sont pas très prospères et elles sont moins que le Canada en état de venir en aide aux entreprises commerciales.

S'il est indiscutable qu'elles profitent de notre commerce d'importation, le Canada retire des avantages considérables de l'encouragement qu'il donne au commerce d'exportation aux Antilles. Autrefois, les provinces d'en bas faisaient un commerce important et nous n'avons pas perdu l'espoir que leur commerce sera encouragé par le Parlement.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre des Finances devrait pouvoir donner d'autres raisons que celles-là pour expliquer l'étrange contrat qu'il a signé. Pour justifier un contrat signé lorsqu'il n'y a pas de crédit il faut avoir une raison extraordinaire, quelque chose ayant un caractère d'urgence. On n'a invoqué aucune raison semblable. Assurément, le Nouveau-Brunswick faisait un commerce de pommes de terre aussi considérable autrefois qu'il en fait aujourd'hui. Pour justifier la passation d'un contrat en l'absence d'un crédit, le ministre des Travaux publics devrait pouvoir alléguer autre chose que la quantité extraordinaire des pommes de terre apportées par la voie du Saint-Jean et destinées à être exportées à Cuba. Si la récolte a été plus forte que d'ordinaire, l'an dernier, les circonstances laissent-elles prévoir que la chose se répétera pendant la prochaine saison?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

L'hon. M. HAGGART: Alors, c'est que la récolte est à peu près ce qu'elle a été depuis cinquante ans, et le Gouvernement aurait dû s'occuper de la question auparavant et la signaler à la Chambre. Ce que je lui reproche, c'est cette manière d'agir, de passer un marché concernant une affaire aussi importante que le subventionnement d'une compagnie de steamers océaniques, sans l'autorisation du Parlement et sans avoir de meilleure excuse que la nécessité d'exporter à Cuba l'excédent des pommes de terre de la vallée du Saint-Jean. L'existence d'une commission d'enquête sur le commerce avec les Antilles était une raison pour ne pas prendre cet arrangement sans soumettre la question au Parlement, à moins d'avoir des motifs plus puissants et plus impérieux que ceux qu'on a allégués. Je proteste contre cette manière d'administrer les affaires publiques.

L'hon. M. PUGSLEY: Le représentant de Lanark-sud dit que depuis cinquante ans l'excédent des pommes de terre doit avoir été aussi considérable que l'an dernier. Je lui déclare qu'il fait complètement erreur. Dans la vallée du Saint-Jean, et principalement dans le comté de Carleton, ainsi que le sait fort bien le représentant de ce comté (M. Carvell), on a dans ces années dernières apporté beaucoup plus de soin qu'autrefois à la culture des pommes de terre. Les gens ont adopté des méthodes scientifiques, et il n'est pas rare qu'un cultivateur obtienne de $4,000 à $5,000 pour sa récolte d'une année. Cette question a donc une importance énorme aux yeux d'un grand nombre de cultivateurs.

Il y a un an environ, le département du Commerce a eu l'heureuse inspiration d'envoyer un agent commercial à Cuba. Celui-ci a fait une étude minutieuse du marché de Cuba et de la possibilité d'y faire un commerce important de pommes de terre et d'autres produits du Canada. Ses rapports font croire que nous pourrons faire un excellent commerce de pommes de terre sur ce marché. Les cultivateurs de Carleton et d'autres endroits de la vallée du Saint-Jean trouvaient des acheteurs de pommes de terre à Montréal et à Ottawa, et ils envoyaient même leurs produits à l'ouest jusqu'à Toronto; mais, à cause des tarifs de transport, leurs bénéfices étaient modiques et, certaines années, complètement nuls. Par conséquent, ils ont jeté les yeux sur le marché de Cuba, surtout après le rapport de l'agent commercial nommé par le gouvernement fédéral.

M. J. A. CURRIE : Que dites-vous du marché des Etats-Unis, dont ils ont été exclus il y a un an environ?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est encore là un fait important dont les conséquences se sont nécessairement fait sentir. Sous l'empire du tarif américain, le droit sur les pommes de terre était de 25 cents par boisseau, mais la récente loi douanière l'a porté à 40 cents, ce qui le rend prohibitif. Les cultivateurs ont donc été obligés de chercher un débouché à Cuba où il semble très possible d'établir un commerce rémunérateur. Le sentiment populaire s'est affirmé avec tant de force sur cette question que, pendant la dernière saison, le gouvernement provincial a entrepris de venir en aide à ce commerce en louant un entrepôt à Cuba et un autre dans la ville de Saint-Jean pour faciliter l'emmagasinage des pommes de terre en attendant qu'on puisse les expédier.

Le représentant de Carleton est venu à Ottawa dans l'intérêt de la population et à la suite de nombreuses réunions qui avaient eu lieu dans différentes parties du comté de Carleton, et il a instamment supplié le Gouvernement de prendre des mesures pour établir un service régulier entre Saint-Jean et Cuba, afin que les producteurs apprissent qu'ils auraient l'ocasion d'exporter leurs pommes de terre à dates fixes et qu'ils pourraient cultiver le marché cubain avec beaucoup d'assurance. Après mûres réflexions, le Gouvernement a cédé aux représentations qui lui étaient faites au nom de la population qui s'était réunie et avait discuté la question indépendamment de toutes considérations politiques et en si grand nombre qu'il était évident que l'opinion générale était qu'une chance

s'offrait de créer des relations commerciales et qu'il ne fallait pas la perdre. Le Gouvernement a consenti a accorder une subvention et la compagnie qui s'était engagée à faire un voyage tous les mois, en a fait jusqu'à ce jour deux ou trois par mois. Le commerce a fait de grands progrès. Le représentant de Simcoe-nord (M. J. A. Currie) dit que la valeur totale des pommes de terre exportées à Cuba a été de $57,000...

M. J. A. CURRIE: C'est là la valeur totale des pommes de terre expédiées à toutes les Antilles.

L'hon. M. PUGSLEY: Je puis lui dire que, grâce aux communications régulières par steamers qui ont été établies, aux efforts de l'agent commercial que le gouvernement fédéral a nommé à Cuba et à la coopération des cultivateurs du Nouveau-Brunswick pour développer le commerce, ceux-ci exporteront cette année, à Cuba seulement, des pommes de terre dont la valeur sera le triple de la somme qu'il a mentionnée comme étant le chiffre de notre commerce avec toutes les Antilles.

M. CARVELL: Le sextuple.

L'hon. M. PUGSLEY: Probablement le sextuple, comme le dit l'honorable député. On y exportera cette année près de six fois la quantité de pommes de terre expédiées par tout le Canada aux Antilles, y compris Cuba, jusqu'au 31 du mois dernier.

M. CROSBY: L'estimation de mon honorable ami avait trait aux pommes de terre exportées aux Antilles, non à Cuba.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai compris qu'il parlait des exportations totales. Selon moi, le Gouvernement ne peut rendre un meilleur service au public qu'en ouvrant une nouveau débouché aux produits agricoles de n'importe quelle région du Canada.

L'hon. M. HAGGART: C'est ce que nous reprochons au Gouvernement. C'est au Parlement qu'il appartient d'agir.

L'hon. M. FIELDING: Le Parlement accordera la subvention, je l'espère.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne connais rien de plus avantageux pour le Canada que l'établissement de ce service entre Saint-Jean et Cuba. Quant à l'ouverture d'un crédit par le Parlement, je puis dire qu'il était très urgent l'automne dernier de créer ce service au moment même de la récolte des pommes de terre. C'est alors qu'il y avait des acheteurs et il était nécessaire d'organiser le service. La compagnie s'est fiée au ministère qui promettait de demander au Parlement d'accorder cette subvention, mais ce qui a été fait doit être approuvé par le Parlement, cela va sans dire. Il était urgent de prendre une décision, car la question intéressait une forte partie de la population du Nouveau-Brunswick.

M. EDWARDS: Je crois avoir parfaitement raison de dire que la réclote des pommes de terre l'an dernier a été l'une des plus abondantes qu'il y en jamais eues au Canada. Quant à notre commerce avec Cuba, je constate que la quantité de pommes de terre que nous y avons exportée l'an passé a dépassé les exportations de plusieurs années antérieures. En 1908, la quantité était de 468,438 boisseaux et la valeur de $357824, et en 1909, la quantité a été de 486,893 boisseaux et la valeur de $377,140. Si on considère le total des sorties et des entrées, on constate que nos exportations totales à Cuba se sont élevées à $1,221,766 en 1896, à $1,366,319 en 1908 et à $1,403,442 en 1909. L'an dernier, notre commerce d'exportation à Cuba s'est accru de $37,123 comparativement à l'année précédente. Il me semble qu'une augmentation de $40,000 dans le chiffre de la subvention n'est pas en rapport avec l'accroissement des affaires qu'accuse le rapport du ministère du Commerce. Quant à nos importations de Cuba, en voici un état:

1905	$351,000
1906	445,000
1907	475,000
1908	515,163
1909	496,485

Il y a une diminution réelle dans nos importations de Cuba, un ralentissement des affaires, et si nous comparons notre commerce total, entrées et sorties, en 1909 et en 1908, nous constatons que l'augmentation ne s'élève qu'à $18,000. Les résultats qu'accuse le rapport du ministère du Commerce ne nous permettent guère d'accorder une subvention aussi forte. Nous désirons faire tout ce que nous pouvons afin d'accroître le commerce du Canada, mais il faut que nous nous tenions dans de justes bornes à cet égard et, puisqu'une commission d'enquête a été nommée, il serait bon d'avoir un peu plus d'éclaircissements avant d'ouvrir un crédit aussi considérable que celui que le ministre nous demande pour ce service.

L'hon. M. FIELDING: La commission en question n'a pas trait à notre commerce avec Cuba. Elle se rapporte entièrement à nos rapports commerciaux avec les Antilles anglaises et il bon qu'on comprenne qu'elle ne concerne en aucune façon le commerce avec Cuba.

M. EDWARDS: J'ai cité les chiffres du commerce canadien avec Cuba.

L'hon. M. FIELDING: J'ai simplement voulu faire comprendre que l'enquête de la commission ne porte que sur les Antilles anglaises.

M. CARVELL: Il est fâcheux que je n'aie pas été présent au début de cette discussion, car cette question revêt une importance extrême aux yeux des habitants de ma circonscription et de toute la contrée

occidentale du Nouveau-Brunswick, ainsi que d'autres régions des Provinces maritimes. Les chiffres que cite le représentant de Frontenac (M. Edwards) relativement aux totaux de l'exercice clos le 31 de mars 1909 sont exacts, je n'en doute pas, mais il sera surpris d'apprendre les totaux de notre commerce avec Cuba pendant l'exercice en cours. Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je me rappelle que, l'année dernière seulement, Cuba a importé des Etats-Unis près de 400,000 barils de pommes de terre.

Il y a quelques jours à peine je recevais de l'agent commercial canadien à Cuba une lettre m'apprenant que, l'an passé, Cuba n'a pas importé de pommes de terre des Etats-Unis. Actuellement, les Provinces maritimes ont la haute main sur tout le commerce des pommes de terre avec Cuba. Nous savons que ce pays est à peine entré dans la voie du progrès. Je puis apprendre à mes collègues ici présents que la vallée du Saint-Jean, seule, produit sept à huit fois autant de pommes de terre qu'il y a six ou sept ans, et nous pourrions sans peine tripler ou quatrupler cette quantité si nous avions un débouché. Il n'y a, pour ainsi dire, pas de bornes à la quantité de pommes de terre que nous pourrions cultiver dans le haut et le bas du Saint-Jean si nous avions un marché. Autrefois, nous expédiions nos produits aux Etats-Unis. Le droit est à l'heure qu'il est de 62 cents ½ par baril de 160 livres. Pendant des années, nous avons vendu une grande quantité de pommes de terre dans Ontario; mais, l'an dernier, en consultant les pronosties des récoltes, nous avons constaté que cette province en exporterait, au lieu d'en importer. Je me souviens non seulement que le tarif des Etats-Unis, impose un droit de 62 cents ½ par baril, mais qu'on se proposait d'exiger 40 cents par boisseau. Actuellement, le droit est peut-être de 40 cents par boisseau.

M. CROSBY: Il est de 40 cents par boisseau à l'heure qu'il est.

M. CARVELL: Comment cela fait-il par baril?—Et si les Etats-Unis imposent la surtaxe, le prix sera probablement de $1.25 ou $1.50, ce qui empêchera absolument de leur vendre nos pommes de terre. Or, si nous ne pouvons pas vendre nos pommes de terre ni aux provinces canadiennes d'en haut ni aux Etats-Unis, nos cultivateurs, avec leur récolte variant entre 400,000 et 600,000 boisseaux dans le Nouveau-Brunswick seulement, seront ruinés. Je ne me vante pas en disant que j'ai fait tout ce que je pouvais pour amener le Gouvernement à inaugurer ce service. Je veux prendre ma part entière de responsabilité et je puis assurer mon honorable ami de Lanark (M. Haggart) que les deux partis dans le Nouveau-Brunswick sont d'accord pour dire que c'est la meilleure politique qui ait jamais été inaugurée, à tel point que le gouvernement provincial, dont les droits ne sont pas aussi grands que ceux du Gouvernement fédéral, y donne sa coopération. Cette année nos cultivateurs ont pu vendre leurs produits, mais je ne sais pas ce qu'ils auraient fait s'ils n'avaient pas eu cet encouragement. On peut dire que c'est la même chose dans la Nouvelle-Ecosse. Les bateaux partent du port de Saint-Jean, et j'espère que la Chambre n'hésitera pas un instant à voter ce crédit parce qu'il a fait tant de bien dans mon propre comté seulement que nous avons pu jusqu'à ce jour expédier environ 300,000 boisseaux de pommes de terre à Cuba.

L'hon. M. HAGGART: L'exportation des pommes de terre du Canada à Cuba est-elle plus considérable aujourd'hui qu'elle ne l'était autrefois?

M. CARVELL: Oui.

L'hon. M. HAGGART: Très peu.

M. CARVELL: L'exportation des Provinces maritimes a doublé cette année. Les rapports dont parle mon honorable ami ne vont que jusqu'au mois de mars 1909, mais il sera surpris lorsqu'il verra les rapports jusqu'au mois de mars 1910. Il y a un an, les Etats-Unis approvisionnaient Cuba de leurs pommes de terre, mais avec de bonnes facilités de transport, il n'y a aucune raison qui puisse empêcher le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse de s'emparer de tout le commerce de pommes de terre de Cuba.

L'hon. M. HAGGART: Le député a publié un rapport mensuel jusqu'au mois de mars 1910.

M. CARVELL: Je ne le savais pas, mais je suis certain que ces rapports montreront une augmentation énorme dans l'exportation des Provinces maritimes et du Canada tout entier à Cuba. Mon comté seul a exporté à Cuba, depuis le mois d'octobre dernier, 250,000 boisseaux de pommes de terre; pour toute la province du Nouveau-Brunswick l'exportation s'élève à 350,000 boisseaux, et on en exportera un demi-million de boisseaux d'ici au premier mai.

Nous pouvons faire un grand commerce avec Cuba, non seulement de pommes de terre mais aussi de foin, de grains, de poissons, et de bois; et chaque steamer qui part emporte des cargaisons toujours de plus en plus considérables.

M. WRIGHT: Cette subvention n'est-elle accordée qu'à une ligne de navigation, et le Gouvernement a-t-il autorité pour régler les tarifs de transport?

M. CARVELL: Une convention a été passée avec une maison très responsable, la maison William Thompson et compagnie, de Saint-Jean, qui possède de nombreux navi-

res. Le département possède toute autorité sur le tarif des transports, et cette subvention a eu pour effet de faire diminuer les prix de transport pour les pommes de terre à Cuba de 30 p. 100 sur ceux de l'année dernière.

M. CROSBY: Quels sont les prix?

M. CARVELL: Quarante cents par baril de Saint-Jean à la Havane, et l'année dernière on payait 65 cents. La subvention a fait doubler, et davantage le commerce entre les Provinces maritimes et Cuba et l'avenir nous promet qu'il sera encore meilleur.

M. SPROULE: Je ne conteste pas la sagesse de subventionner une ligne entre Cuba et le Canada, mais je m'oppose au principe que le Gouvernement passe des contrats avant d'en informer le Parlement et de nous demander notre approbation qu'après; qu'ils soient bons ou mauvais les amis du Gouvernement sont obligés ou de les approuver ou de lui refuser leur confiance. Le Parlement a le droit d'être consulté avant que le Gouvernement passe des contrats de ce genre. Les cultivateurs du Nouveau-Brunswick récoltaient des pommes de terre avant qu'il y eût une subvention, et s'il voulait leur faciliter l'accès sur le marché de Cuba, le Gouvernement pouvait très bien soumettre la proposition au Parlement avant de se lier par un contrat.

M. MICHAUD: Je désire déclarer que je soutiens les dires de l'honorable ministre des Travaux publics et de notre honorable collègue de Carleton (N.-B.) (M. Carvell) au sujet de la culture des pommes de terre dans le Nouveau-Brunswick. La culture des pommes de terre est l'une des plus grandes industries agricoles dans l'état du Maine, et il n'y a aucune raison au monde qui empêche qu'elle ne soit pas aussi importante dans le Nouveau-Brunswick, si nous pouvons avoir des facilités de transport. Dans le passé, les acheteurs de l'état du Maine venaient chercher leurs pommes de terre dans le Nouveau-Brunswick à 60 ou 70 cents le baril, payaient les droits de douane, transportaient ces pommes de terre à Boston et à New-York, et très souvent les vendaient à Cuba. Nous voulons avoir les mêmes facilités d'atteindre ce marché de nos amis américains, et la subvention présente est un moyen de nous fournir ces facilités. On m'informe que l'état du Maine produit autant de pommes de terre que tout le reste des Etats-Unis, et les cultivateurs du Maine qui cultivent des pommes de terre y gagnent de l'argent. Nous avons le même sol au Nouveau-Brunswick que dans le Maine et rien n'empêche ou ne devrait empêcher que nous fournissions le marché de Cuba tout aussi bien que celui des Antilles anglaises. J'approuve le Gouvernement d'accorder cette subvention à un service entre Saint-Jean et les Antilles, et je crois qu'elle donnera les meilleurs résultats.

L'hon. M. HAGGART: Avez-vous des fabriques d'empois dans le Nouveau-Brunswick?

M. MICHAUD: Non. Les cultivateurs du Maine vendent leurs meilleures pommes de terre, et gardent les petites pour faire de l'empois, mais nous n'en avons pas encore de fabrique dans le Nouveau-Brunswick.

M. WRIGHT: Je ne crois pas que le paiement d'une subvention à une ligne de navigation particulière soit le meilleur moyen à prendre. Si le Gouvernement avait fait une subvention à tant par tonne, pour tout steamer qui transporterait des marchandises de Saint-Jean à un autre port, toutes les compagnies de steamer auraient pu en avoir leur part. Mais si vous accordez le monopole à une seule compagnie, celle-ci peut exiger un prix de transport aussi élevé que lui permet son contrat avec le Gouvernement, et les autres compagnies sont éliminées.

M. CARVELL: Cette proposition de l'honorable député serait impraticable dans l'état actuel des choses. Les pommes de terre doivent être expédiées en hiver, et il faut les protéger contre la gelée en les gardant dans des wagons chauffés et dans des entrepôts, et à moins d'avoir une ligne régulière de steamers, partant à date fixe, le cultivateur qui demeure à 150 milles de distance ne saurait pas quand il devra expédier ces pommes de terre au bord de la mer. Une subvention limitée à une seule ligne régulière de steamers qui partent à une date fixe chaque mois, donne un mois aux marchands pour préparer et expédier ses pommes de terre au bord de la mer. Si nous accordons une subvention à tous les steamers, nous en aurons probablement une demi-douzaine dans une semaine, et pas un dans les mois suivants. Je crois que le Gouvernement a pris le meilleur moyen. Au sujet de la fabrication de l'empois, je puis dire que les hommes d'affaires du Nouveau-Brunswick ont étudié cette question avec soin et qu'ils ont trouvé que la chose était impossible. La quantité d'empois consommée en Canada est si petite, que même la petite quantité produite dans la province de l'île du Prince-Edouard il y a deux ans et demi n'a pas été vendue. Nous ne pouvons exporter de l'empois au Etats-Unis, parce qu'un droit prohibitif nous en empêche, et nous ne pouvons pas l'exporter en Angleterre qui se sert d'empois de sagou.

L'hon. M. HAGGART: Le Canada n'exporte-t-il pas beaucoup d'empois en Angleterre?

M. CARVELL: Pas de l'empois de pomme de terre. J'ai étudié avec d'autres personnes la question en vue d'établir une fabrique d'empois, et nous avons constaté qu'il n'y aurait pas de profit.

M. FRASER: Je ne m'oppose pas à l'adoption de ce crédit, mais je crois que le Gouvernement devrait avoir une politique uniforme concernant ces subventions aux lignes de steamers, afin que toutes les villes puissent en retirer aussi des avantages. Dans l'île du Prince-Edouard, nous sommes dans une position très désavantageuse en ce qui regarde les transports, surtout le transport des pommes de terre. On récolte plus de pommes de terre par acre dans l'île du Prince Edouard que dans aucune partie du Canada. Je sais que la culture des pommes de terre augmente rapidement dans la vallée du fleuve Saint-Jean et dans cette partie de la province du Nouveau-Brunswick qui touche à l'état du Maine. L'île du Prince-Edouard n'a pas l'avantage d'avoir un port d'hiver, comme Saint-Jean, ouvert tout le long de l'année. Nous sommes obligés d'expédier nos pommes de terre à l'automne, un mois ou deux avant la clôture de la navigation, et nous encombrons alors le marché. La conséquence est que nos cultivateurs ne vendent pas leurs pommes de terre aussi cher qu'ils pourraient les vendre s'ils pouvaient les écouler graduellement sur le marché.

Nous avons des fabriques d'empois dans l'île du Prince-Edouard. Dans le comté de King seulement nous en avons quatre qui fabriquent de l'empois de pomme de terre à l'automne, et aussi tard qu'il est possible. Une chose que le Gouvernement pourrait faire pour encourager le commerce de pommes de terre, serait d'accorder des tarifs de transport plus bas sur l'Intercolonial et de meilleures facilités d'expédition. Nous ne pouvons pas expédier de pommes de terre en hiver parce que l'Intercolonial n'a pas de wagons chauffés, de façon à conserver les pommes de terre jusqu'à ce qu'elles arrivent à Montréal. Je sais que des marchands se sont informés s'ils pourraient expédier des pommes de terre à Montréal, et on leur a répondu qu'ils pourraient le faire à leurs propres risques, et en mettant un gardien à bord du wagon pour le chauffer afin d'empêcher les pommes de terre de geler.

Comme la Chambre le sait, nous exportons des pommes de terre depuis plusieurs années. Cette industrie est très ancienne et le Gouvernement ne ferait que son devoir en nous donnant de meilleures facilités de transport pour les pommes de terre et les autres produits. A ce sujet, je veux attirer l'attention du Gouvernement sur une autre question qui augmenterait beaucoup la valeur des pommes de terre dans l'île du Prince-Edouard. Nous voulons que le Gouvernement nous permette de fabriquer de l'alcool dénaturé qui peut très bien se fabriquer avec la pomme de terre. Le gouvernement provincial a accordé une charte à une compagnie pour cette fin, mais pour une raison ou pour une autre le Gouvernement fédéral ne veut pas nous donner la permission de fabriquer cet alcool. S'il nous la donnait, cette fabrication aurait l'effet de réduire considérablement le prix de la gazoline et autres produits de l'alcool en même temps que d'augmenter la valeur de la pomme de terre.

M. CARVELL : Mon honorable ami se plaint des difficultés qu'offre l'exportation des pommes de terre dans l'île du Prince-Edouard. Nous connaissons ces difficultés qui résultent particulièrement de l'inclémence de la saison d'hiver. Je crois qu'il y a un service de bateau entre Charlottetown, Cuba et le Mexique jusqu'à la clôture de la navigation, ce qui permet de faire l'expédition depuis le mois de septembre jusqu'à la fin de la navigation.

Mon honorable ami parle des difficultés de transport sur le chemin de fer intercolonial. Je puis l'assurer que nous éprouvons les mêmes difficultés sur le chemin de fer du Pacifique. J'ai vu des milliers de wagons fermés ordinaires arrêtés sur les voies d'évitement dans mon comté pendant les derniers dix ans. Un marchant obtient un wagon, le met sur la voie, y place un poêle et un homme pour le chauffer, et paie tous les frais. Il arrivera quelquefois qu'il peut obtenir un wagon qui est prêt à partir et dans ce cas-là il n'aura pas à payer les dépenses de son immobilisation sur la voie d'évitement. L'Intercolonial n'est pas le seul chemin de fer au Canada qui ne fournit pas de wagons chauffés pour le transport des pommes de terre.

M. FRASER : Ne croyez-vous pas que l'on devrait apporter remède à cela?

M. CARVELL: Je ferai remarquer seulement que l'Intercolonial n'est pas pire que les autres chemins de fer.

M. FRASER : Cela n'améliore pas les choses. On m'informe que cette ligne de navigation ne touche pas à Charlottetown.

L'hon. M. FIELDING : On me dit au contraire qu'elle y va lorsqu'on lui fait savoir qu'il y a du fret prêt à être transporté. Le Gouvernement n'a pas encore reçu de plaintes à ce sujet.

L'hon. M. HAGGART : Je crois qu'il y a un crédit pour cet objet au budget principal de cette année.

L'hon. M. FIELDING : Oui.

M. CROSBY : Ce crédit n'est-il pas pour les mois écoulés?

L'hon. M. FIELDING : C'est exact.

M. CROSBY: Je ne veux pas m'opposer à ce que l'on accorde des facilités de

transport à un port quelconque au Canada, mais je demande justice pour tout le monde. Il n'est pas besoin d'une ligne subventionnée à Saint-Jean qui va nuire au commerce d'exportation d'Halifax ou d'un autre port canadien. Le marché de Cuba nous a été ouvert depuis plusieurs années et nous avons pu le fournir. Tous les ports européens d'où s'exportent des pommes de terre envoient leur surplus sur le marché de Cuba. Tous les exportateurs se rencontrent sur ce marché à conditions égales, et je ne veux pas que l'on donne à un port canadien un avantage contre un autre sur ce marché.

L'honorable député de Carleton (N.B.) (M. Carvell) fait sans doute très bien de s'efforcer d'obtenir de l'aide autant qu'il le peut aux habitants de sa province, mais la baie de Fundy du côté de la Nouvelle-Ecosse offre toutes les facilités désirables pour établir ce commerce à l'île de Cuba. Quarante cents le baril, n'est pas un prix de transport élevé, mais si un steamer reçoit une subvention de $2,000 par voyage, il lui est très facile de transporter le fret à très bas prix. Les voiliers transportent les pommes de terre de la baie de Fundy à 50c. le baril. Un des plus grands exportateurs de pommes de terre dans les Provinces maritimes, M. R. C. Tait, de Shédiac, en expédie d'Halifax sur le marché de Cuba. Je suis heureux de pouvoir donner le nom d'un expéditeur du Nouveau-Brunswick, et si le ministre des Finances veut se mettre en communication avec M. Tait et lui demander quelles étaient les conditions du marché à Cuba l'année dernière, M. Tait lui dira que c'est la plus mauvaise année que les exportateurs des Provinces maritimes aient jamais eue. Ils ont probablement perdu plus d'argent l'année dernière qu'ils en ont jamais gagné dans aucune année, et je crois que cela est dû en grande partie au fait que des steamers, qui transportaient les pommes de terre d'Halifax sans subvention, étaient obligés de subir la concurrence de steamers de Saint-Jean qui sont subventionnés. La lutte n'était pas seulement entre la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, mais entre ces deux provinces réunies contre le Nouveau-Brunswick.

M. CARVELL: Le syndicat a essayé de fermer le marché aux pommes de terre du Nouveau-Brunswick et n'a pas réussi.

M. CROSBY: Un syndicat ne pouvait pas chasser le Gouvernement du marché.

L'hon. M. FIELDING: Personne ne peut faire ceda.

M. CARVELL: Je veux parler du syndicat de Cuba.

M. CROSBY: Je ne connais pas de syndicat. Il en peut exister à Cuba.

M. CARVELL: Allez-y avec un chargement et vous verrez.

M. CROSBY: La Nouvelle-Ecosse exporte depuis longtemps des pommes de terre à Cuba sans aucune aide du Gouvernement. Mais si le Gouvernement accorde une subvention de $2,000 par voyage à un steamer de Saint-Jean à Cuba, je demande que l'on accorde la même subvention à la province de la Nouvelle-Ecosse. Mais comme cette question reviendra dans la discussion du budget principal nous aurons alors l'occasion de l'étudier plus longuement. Je suis surpris, cependant, que le ministre des Finances, qui est le représentant de la Nouvelle-Ecosse dans le ministère, semble tant vouloir que cette subvention soit continuée, bien qu'il doive savoir qu'elle n'est rien moins qu'une concurrence contre la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. FIELDING: Il y a plus d'un moyen de venir en aide au port d'Halifax, et j'ai toujours eu à cœur de le faire, mais je ne vois pas que je puisse venir en aide à cette ville en essayant d'empêcher de rendre justice à un autre port. Le meilleur moyen d'aider Halifax est d'essayer de lui rendre justice et aussi de donner justice égale à tous les autres ports.

M.CROSBY: Nous n'avons pas, comme Saint-Jean de lignes subventionnées entre ce port et Cuba.

L'hon. M. FIELDING: Il y a un steamer qui va directement d'Halifax à Cuba et qui ensuite va à Mexico. Si ce steamer va ensuite aux îles Sandwich, ou à tout autre endroit, cela ne changerait rien au fait que le port d'Halifax est en communication directe avec Cuba.

M. CROSBY: Ce n'est pas tout à fait exact. Le steamer part de Montréal, étant entendu qu'il arrêtera à l'île du Prince-Edouard ou à tout autre endroit où on lui demandera d'arrêter. Je n'appelle pas cela une route directe.

L'hon. M. FIELDING: En partant d'Halifax le steamer s'en va directement à Cuba, mais il peut, lorsqu'on lui offre du fret, aller aux îles Bahama. Il prend à Halifax tout le fret qu'on lui offre et le transporte à Cuba.

M. CROSBY : Il est possible que son chargement soit déjà complet lorsqu'il part de Montréal.

L'hon. M. FIELDING: Si mon honorable ami peut prouver que ce steamer ne peut pas prendre à Halifax le fret qui lui est offert, alors il aura un grief.

M. CROSBY: Remettons cette question à la discussion du budget principal. D'ici là, le ministre des Finances pourra se renseigner davantage sur les griefs que nous avons au sujet de cette subvention d'une ligne de Saint-Jean.

M. W. F. MACLEAN: La proposition de fabriquer de l'alcool avec la pomme de terre est de la plus haute importance pour ce pays. On peut fort bien la qualifier de politique nationale. Le ministre du Revenu de l'intérieur pourrait très bien permettre de faire cet alcool sans le soumettre à un impôt. Il y a un moyen d'arriver à cela sans que cet alcool fasse concurrence aux alcools qui paient des droits d'accise. L'Allemagne a trouvé ce moyen qui a aidé considérablement à son progrès industriel. Les Allemands fabriquent de l'alcool de pomme de terre, qui ne vient pas en concurrence avec les alcools soumis à un droit d'accise, et le résultat est que l'Allemagne a l'alcool le meilleur marché de tout l'univers pour des fins manufacturières. L'Allemagne n'importe pas de grandes quantités de gazoline; elle est aussi très indépendante du monopole des huiles aux Etats-Unis qui fixe le prix de la gazoline dans le monde entier.

Nous pouvons arriver au même résultat si, comme les honorables membres nous le disent, les Provinces maritimes peuvent produire la pomme de terre en aussi grande quantité. Le besoin augmente tous les jours d'un alcool qui fera concurrence à la gazoline pour les fins industrielles. Je ne craindrais pas de prédire que d'ici à cinq ans toutes les machines agricoles dans le Nord-Ouest seront actionnées ou par la gazoline ou par l'alcool. Si l'on choisit la gazoline il faudra l'importer des Etats-Unis; si l'on adopte des machines à alcool, fonctionnant d'après le principe de l'explosion, nous pouvons produire cet alcool en énorme quantité. En France et en Allemagne on donne tout l'encouragement possible à la production économique d'un alcool de ce genre. Tous ce que nous avons à faire c'est de suivre leur exemple. Les député des Provinces maritimes ne pourraient mieux faire que d'insister auprès du Gouvernement pour qu'il nomme une commission qui cherchera les moyens d'encourager cette industrie. Dès que cela sera fait, il sera facile de l'établir, vu les succès qu'elle a remportés ailleurs.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je ne vois pas que la fabrication de l'alcool pour fins industrielles ait un rapport direct avec le transport des pommes de terre à Cuba.

M. W. F. MACLEAN: Oui, il s'agit de trouver un marché pour les pommes de terre.

L'hon. M. TEMPLEMAN: C'est la chose la plus facile au monde que de fabriquer de l'alcool de pomme de terre. Si les cultivateurs peuvent les cultiver à assez bon marché, le problème est résolu. Si les cultivateurs de l'île du Prince-Edouard préfèrent cultiver des pommes terre qui ne leur rapporteront probablement de 8 à 10 cents le boisseau au lieu de 40 ou 50 cents qu'ils en reçoivent aujourd'hui, il sera possible de fabriquer de l'alcool au Canada pour fins industrielles. Quand je dis 10 cents le boisseau, je donne seulement un chiffre approximatif, autant que je me rappelle des chiffres qui ont été mentionnés il y a deux ou trois ans lorsque cette question a été discutée devant la Chambre. J'ai toutes les données dans mon bureau. Pour avoir de l'alcool dénaturé qui puisse faire concurrence à la gazoline, il ne faut pas que les pommes de terre coûtent plus de 10 à 12 cents le boisseau. Je sais que les pommes de terre de moins bonne qualité donnent une plus grande quantité d'alcool que les pommes de terre qui sont propres à la nourriture. Je suppose que c'est ce genre d'alcool pour fins industrielles qu'on fabrique en Allemagne. Mais il est inutile de comparer le Canada à l'Allemagne, et ce pays est le seul où l'on fabrique de l'alcool de pomme de terre ponr fins industrielles, car je ne crois pas que l'on en fabrique beaucoup en France. L'Allemagne encourage cette fabrication en accordant des primes. En premier lieu le gouvernement a le monopole dans ce pays de la fabrication de l'alcool—je ne sais pas par quel moyen on y est arrivé, mais il en a tout de même le monopole.

On y a imposé un droit plus élevé sur l'alcool pour usage interne que sur l'alcool brut pour fin d'éclairage ou de chauffage. D'autre part, il a été imposé un droit élevé sur le pétrole, ce qui en fait un produit cher une fois rendu en Allemagne. Si nous sommes disposés au Canada à prendre toutes ces mesures, nous réussirons peut-être à nous assurer l'alcool sur place au prix de 15 à 20 cents le gallon. Il y a deux ou trois ans, la question de l'emploi d'alcool dénaturé a pris subitement un grand intérêt aux Etats-Unis et subsidiairement au Canada. Le congrès des Etats-Unis vota une loi autorisant l'enlèvement de l'alcool des entrepôts de douane en vue de sa dénaturation et de sa mise en vente pour cet objet, et se réserva le droit d'autoriser l'établissement sur les fermes de petites distilleries pour la production d'alcool obtenu de tiges de maïs, et autres déchets végétaux. Si je ne me trompe, il n'existe pas aujourd'hui dans les Etats-Unis une seule distillerie de cette sorte. Même dans la zone du maïs de l'Illinois, où on est à même de fabriquer l'alcool à meilleur compte que partout ailleurs en Amérique, l'alcool est sorti d'entrepôt, dénaturé et mis en vente pour fin de chauffage ou d'éclairage au prix, si je ne me trompe, d'à peu près 40 cents par gallon mesure de vin, ce qui correspond à 48 ou 50 cents par gallon impérial. C'est pure folie que vouloir fabriquer de l'alcool au Canada par la distillation de pommes de terre produites pour cet objet avec la main-d'œuvre chère de nos campagnes, en concurrence avec l'al-

cool de la grande zone du maïs. La question du tarif n'a rien à y faire; nous pourrions remettre les droits sur l'alcool utilisé pour fins industrielles; nous y sommes autorisés. Si les cultivateurs de l'île du Prince-Edouard peuvent établir qu'ils sont à même de produire les pommes de terre à un prix de revient qui permet d'en tirer de l'alcool susceptible d'être vendu moins cher que la gazoline, nous aurons vite fait de les autoriser à le faire. Un permis de distillerie coûte $200 ou $300,, mais cette taxe pourrait être réduite à rien. D'autre part, d'après nos renseignements nous sommes pleinement persuadés qu'il n'est pas possible de fabriquer au Canada de l'alcool à un prix qui permette de supposer la concurrence de la gazoline ou du pétrole. Si l'honorable député (M. W. F. Maclean), ou tout autre, peut convaincre le département du Revenu de l'intérieur du contraire, je lui donne ma parole qu'il sera déposé un projet de loi autorisant la fabrication de l'alcool pour fins industrielles. Ce n'est pas une question de législation, mais une question de fabrication.

M. BARNARD: Le ministre est-il en mesure de fournir quelques renseignements au sujet de la ligne entre San Francisco et Victoria?

L'hon. M. TEMPLEMAN: La subvention est du chiffre ordinaire, $3,000, je pense. Elle est inscrite au budget, mais n'est pas encore votée.

Service d'hiver de vapeurs entre la Rivière-du-Loup et Tadoussac et autres endroits, $4,500.

L'hon. M. LEMIEUX: Ceci est un crédit nouvellement inscrit au budget. Les côtes nord et sud du Saint-Laurent en aval de la Rivière-Ouelle ont été à peu près privées de communications par eau durant l'hiver. La compagnie à qui l'exécution de ce service a été adjugée par le Gouvernement a entrepris de faire la navigation d'hiver , et je dois lui reconnaître le mérite d'y avoir réussi l'hiver dernier. Elle a un vapeur qui fait le service entre Tadoussac et Fraserville, ou Rivière-du-Loup,—je préfère l'ancien nom,—et elle a aussi établi un service entre Tadoussac et la baie Saint-Catherine à Chicoutimi. C'est pourquoi $1,000 ont été ajoutés au crédit. Je propose l'addition des mots suivants:

Et la baie Sainte-Catherine et Tadoussac.

Il se trouve au budget principal une somme de $2,500 pour ce service. L'honorable député de Québec-ouest (M. Price), sait à quoi s'en tenir à cet égard. La maison Price frères s'est naguère chargée de ce service, mais, l'année dernière, comme elle n'avait pas de bateau, nous avons subventionné celui-ci. Au lieu de faire comme eux le voyage durant l'été, alors, qu'il existe déjà un service de vapeurs entre Québec et Chicoutimi, avec arrêt aux différents ports sur les deux rives du fleuve, et en vue de faciliter le service de la poste sur le bas Saint-Laurent et jusque dans le Labrador, les bateaux-poste traversent de Tadoussac à la baie Sainte-Catherine et évitent de cette manière le long détour par Chicoutimi, à la tête de la rivière. Le vapeur s'appelle le " Mahone ", et, bien qu'il ne soit pas de grande dimension, il est parfaitement adapté à cette navigation d'hiver.

L'hon. M. HAGGART: Tout opportun que soit ce service, ce crédit prête à la critique tout comme le précédent: un marché a été conclu sans que l'argent eût d'abord été voté par le Parlement.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): L'honorable député est dans le vrai, mais qu'il n'oublie pas qu'au marché il se trouve une stipulation déclarant la subvention payable à l'adjudicataire de l'entreprise dans le cas seulement où elle serait votée par les Chambres.

M. J. A. CURRIE: Que faites-vous au sujet du service des îles de la Madeleine?

L'hon. M. LEMIEUX: J'imagine que l'honorable député veut parler du service spécial d'hiver pour la poste. Je pense que l'année prochaine je serai à même, profitant de l'expérience acquise cette année, d'établir un service postal d'hiver pour les îles de la Madeleine. Cette année, le câble a été désemparé, et il n'a pas été possible de le réparer durant l'hiver. Je me suis adressé au département de la Marine et des Pêcheries en vue d'obtenir les services du steamer "Minto" pour le transport des dépêches d'Halifax, de Terre-Neuve et de Pictou aux îles de la Madeleine, et *vice versa*. En me donnant un peu de peine, j'ai réussi à faire envoyer le "Minto" aux îles de la Madeleine; il a rapporté les réponses des correspondants de là-bas, et le commerce des îles de la Madeleine en a bénéficié.

M. SPROULE: Depuis combien de temps cette ligne subventionnée fonctionne-t-elle?

L'hon. M. LEMIEUX: C'est la première année.

M. SPROULE: Pendant combien de mois la compagnie a-t-elle fait le service cette année?

L'hon. M. LEMIEUX: Elle fait ce service depuis le 1er janvier. Bien entendu, elle est aussi chargée du service d'été en tre Fraserville et Tadoussac.

M. SPROULE: Reçoit-elle une subvention du Gouvernement fédéral pour le service d'été?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, cette subvention est de $6,000, je pense.

M. SPROULE: Et il s'agit ici du service d'hiver?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui.

M. SPROULE: A-t-elle reçu un versement sur cette entreprise?

L'hon. M. LEMIEUX: Non.

M. CROSBY: Je suis très heureux d'apprendre que le directeur général des Postes a pu conclure un arrangement pour un service postal d'hiver aux îles de la Madeleine, et j'espère qu'il va pouvoir le maintenir. Il est très important dans l'intérêt du commerce entre les îles de la Madeleine et la province de la Nouvelle-Ecosse que des mesures convenables soient prises.

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, les îles de la Madeleine comptent à peu près 7,000 habitants.

M. J. A. CURRIE: D'après ce que vient de dire le directeur général des Postes, il espère pouvoir maintenir désormais un service postal d'hiver sur le bas Saint-Laurent. Il semblerait à propos de voter une subvention d'un chiffre assez élevé pour noliser un navire capable de rompre les glaces en toute saison. Ce marché couvre-t-il une période de plusieurs années, ou a-t-il été conclu de date récente?

L'hon. M. LEMIEUX: Dans le cas actuel il n'est pas nécessaire d'avoir un véritable brise-glace; les distances ne sont pas grandes et les conditions sont assez favorables. Au reste, l'honorable député trouvera au budget principal un crédit de $8,000 ou de $10,000 pour un service dans cette partie même du Saint-Laurent, en vue de maintenir les communications entre les côtes sud et nord, y compris les Sept-Iles, où se trouve le centre florissant de Clarke-City. Puis je compte que le ministre du Commerce va exiger des adjudicataires qu'ils aient un bon navire, non seulement pourvu des installations requises, mais assurant pleine protection aux voyageurs et aux marchandises.

M. EDWARDS: Ce crédit de $4.500 pour service de navigation d'hiver entre la Rivière-du-Loup et Tadoussac et autres endroits, inscrit au budget supplémentaire, ne se rapporte-t-il pas au service mentionné dans le budget principal, item 199 et 201, et formant un total de $8,500?

L'hon. M. LEMIEUX: Non.

L'hon. M. FISHER: L'un est un service d'été et l'autre un service d'hiver.

L'hon. M. LEMIEUX: Monsieur le président, si vous me permettez, l'honorable représentant d'Halifax (M. Crosby) parlait il y a un instant des communications avec les îles de la Madeleine; je tiens à déclarer pour l'information du public—car il m'est arrivé de nombreuses demandes à cet égard—que le Gouvernement se propose d'établir une station de télégraphie sans fil aux îles de la Madeleine, pour le cas où nous aurions la répétition d'accidents comme celui de la rupture du câble arrivé cette année. Mais, en outre, je crois que nous devrions nous efforcer de leur assurer un service postal d'hiver. Nous avons réussi cet hiver, et je ne vois pas pourquoi nous ne réussirions pas de même une autre année.

M. CROSBY: Je suis très heureux de cette déclaration de la bouche du directeur général des Postes. Il est de la plus grande importance qu'un tel service soit maintenu durant l'hiver entre les îles de la Madeleine et les habitants de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, qui sont en rapports avec elles.

Echanges et commerce, somme supplémentaire requise pour solder les appointements des inspecteurs en chef, sous-inspecteurs et autres employés, les loyers, salaires et autres dépenses contingentes, sous l'empire des lois de l'inspection et des ventes du Manitoba, $35,000.

M. CROSBY: Ce crédit est-il destiné à solder des services déjà rendus?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Le service a été plus coûteux que l'année dernière, et cette somme est requise en vue de le maintenir jusqu'à la clôture du présent exercice financier. Au budget principal, un crédit de $155,000 est inscrit, mais pour l'exercice prochain, il va nous falloir demander $175,000.

L'hon. M. HAGGART: Une augmentation de $48,000 paraît exorbitante. Quelle était l'estimation primitive, n'était-elle pas de $130,000?

L'hon. M. FISHER: Ce crédit est réparti entre trois item.

L'hon. M. HAGGART: Je vois que l'estimation pour les salaires se trouve augmentée de $35,000; de combien était l'estimation première?

L'hon. M. FISHER: Le premier item, 109, du budget principal de l'année dernière, était de $155,000; mais le département a constaté une telle augmentation de la besogne, que, l'année suivante, il a demandé $175,000. Une forte proportion de cette dépense nous est remboursée sous forme de taxes. Le surcroît de dépenses provient dans une grande mesure du surcroît de production des grains, et par suite d'une besogne d'inspection plus onéreuse.

M. ARMSTRONG: Une partie de ce crédit est-elle destinée à solder les frais de l'envoi d'agents de commerce en Allemagne?

L'hon. M. FISHER: Non, c'est entièrement pour solder les frais du conseil d'ins-

pection des grains. Il ne se rapporte aucunement à l'envoi d'agents commerciaux.

M. CROSBY: J'observe qu'il est question de loyer dans ce crédit. Pourquoi se produirait-il une divergence au sujet de loyers? Lors de la confection du budget, l'année dernière, on savait, j'imagine, quel loyer on allait payer.

L'hon. M. FISHER: Les opérations se sont accrues énormément cette année par suite de l'abondance très grande de la récolte et de l'activité dans le mouvement des grains dès le début de la soison. Il a fallu en conséquence avoir un personnel plus nombreux, et les dépenses en ont été augmentées. On m'informe que la location de bureaux pour les besoins du personnel a exigé de plus fortes dépenses.

Somme supplémentaire pour commissaires du commerce et agences commerciales, y compris les frais relatifs à la négociation de traités ou à l'extension des relations de commerce, annonces et impressions diverses, ou autres frais, en vue de l'extension du commerce canadien, $10,000.

L'hon. M. FISHER: Le crédit inscrit au budget principal était de $85,000, et si l'honorable député veut se rapporter au budget de 1910-11, il verra qu'on demande $95,000. L'augmentation s'est maintenue cette année, et cette somme est demandée en vue d'y faire face. En réponse à l'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong), je dirai, qu'à l'heure actuelle, on est à prendre des mesures pour l'envoi d'un commissaire du commerce en Allemagne.

M. ARMSTRONG: Se propose-t-on de n'envoyer qu'un commissaire en Allemagne? Le ministre va s'apercevoir qu'il y a, et c'est ce que nous disent les journaux, un grand nombre de voyageurs de commerce occupés à développer les relations de l'Allemagne avec le Canada; ils déploient une grande activité dans ce but, tandis que nous nous n'avons pas un seul agent en Allemagne, et apparemment, il n'a pas été fait d'arrangements définitifs pour envoyer quelqu'un. Dois-je comprendre que ce crédit est suffisant pour solder les frais de l'envoi d'un agent de commerce en Allemagne?

L'hon. M. FISHER: Le Gouvernement se propose d'envoyer un représentant du commerce très prochainement en Allemagne; et si on le trouve nécessaire, nous en enverrons plus qu'un, eu égard aux nouvelles relations établies entre nous et ce pays. Il est vrai que l'Allemagne envoie des agents au Canada, mais je crois que ce sont des agents de maisons particulières, et il est à espérer que les maisons canadiennes enverront aussi de leurs agents en Allemagne. Le Gouvernement ne se propose pas d'établir en Allemagne une agence commerciale exerçant les mêmes fonctions que les consuls allemands au Canada.

M. ARMSTRONG : Sur quels points de l'Allemagne seront envoyés ces représentants du commerce?

L'hon. M. FISHER : Ce n'est pas encore décidé, mais ce sera probablement à Hambourg et autres centres de commerce.

M. ARMSTRONG : Quelle partie de ce crédit a été absorbée par la négociation du traité avec l'Allemagne?

L'hon. M. FISHER : Il a été dépensé à peu près $1,700 en vue de la négociation de tous les traités, y compris celui avec l'Allemagne.

M. ARMSTRONG : Combien a-t-il été dépensé en tout par le Canada en vue de la négociation du traité avec la France?

L'hon. M. FISHER : Je n'ai pas ces renseignements en main; je pense qu'il a été voté un crédit spécial pour cette fin.

M. SCHAFFNER : Quel rapport ce crédit a-t-il avec la loi des grains du Manitoba?

L'hon. M. FISHER : Nous avons un personnel qui inspecte et surveille les élévateurs et entrepôts de grains, sous la direction de M. Castle. Il y a aussi un personnel d'inspecteurs sous le régime de la loi de l'inspection et de la vente, dont M. Horn est le chef.

M. SCHAFFNER : Ce crédit comprend-il les appointements de M. Horn et de ses employés et ceux de M. Castle et de ses employés?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. SCHAFFNER: Cela comprend-il Port-Arthur?

L'hon. M. FISHER : Oui, Port-Arthur aussi bien que Fort-William.

M. SCHAFFNER : Comprend-il la rétribution des employés surnuméraires qui ont été nommés lors de la modification effectuée dans la loi?

L'hon. M. FISHER : Oui.

M. SCHAFFNER : Quelle est approximativement la proportion absorbée par le travail d'inspection des grains?

L'hon. M. FISHER : Je ne sais pas au juste. Il a été dépensé $140,000 pour l'inspection des grains dans le cours de l'année civile de 1909, c'est-à-dire jusqu'au 1er janvier dernier.

M. SCHAFFNER : Ce crédit comprend-il la somme dépensée à Port-Arthur et Fort-William pour inspection aux termes de ce qu'on appelle la loi des grains du Manitoba?

L'hon. M. FISHER : Non seulement à Port-Arthur et Winnipeg, mais partout ailleurs au Canada.

L'hon. M. HAGGART: Je prie le ministre d'expliquer pourquoi il demande pour l'année courante un crédit de $15,000 de plus qu'il ne croit nécessaire pour l'exercice suivant.

L'hon. FISHER: On m'informe qu'il faudra un crédit supplémentaire pour l'exercice courant. Le surcroît de dépenses imposées par l'inspection des grains provient du développement du commerce des grains au Canada. Mais je ferai observer que la plus grande partie de cette somme nous est remboursée sous forme de taxes, de sorte que si les dépenses augmentent, ces taxes ou honoraires sont proportionnellement plus élevés.

Dragage, Provinces marines, $125,000; réparations aux dragueurs, $95,000.

M. CROSBY: Je ne vois pas pourquoi on n'a pas présenté en détail cet item pour réparations aux dragueurs, afin de nous donner une idée plus juste de la manière dont l'argent est dépensé.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): C'est toujours ainsi que le crédit est demandé, mais je puis fournir les détails: Nouveau-Brunswick et île du Prince-Edouard, $27,200; Nouvelle-Ecosse, $12,250; Manitoba, $650; Colombie-Anglaise, $12,000; main-d'œuvre et matériaux généralement, $19,500; montant supplémentaire pour main-d'œuvre et matériaux, $23,200. C'est là le total des sommes requises pour l'exercice qui doit se clore le 31 du courant.

L'hon. M. HAGGART: Demander un crédit pour main-d'œuvre et matériaux, c'est une manière commode de vous débarrasser des marchés. Cela vous permet d'employer les hommes à la journée.

L'hon. M. PUGSLEY: Une bonne partie de cette somme est dépensée dans notre chantier d'Ottawa.

L'hon. M. HAGGART: Vous devriez spécifier à quels endroits c'est dépensé et comment.

L'hon. M. PUGSLEY: Les détails n'ont jamais été indiqués.

M. CROSBY: Sur ce total, quelle proportion est dépensée dans la Nouvelle-Ecosse, au bénéfice de qui, et pour quel objet?

L'hon. M. PUGSLEY: Ces renseignements ne peuvent être fournis sur-le-champ, mais si l'honorable député à l'obligeance de me faire parvenir une note indiquant les informations qu'il désire obtenir, je les obtiendrai du comptable du département, avec indication des noms, des sommes et des endroits où ces sommes ont été dépensées.

L'hon. M. HAGGART: Quelle a été la dépense totale l'année dernière?

M. FISHER.

L'hon. M. PUGSLEY: Le total de la dépense pour les Provinces maritimes, dans le cours du présent exercice, a été de $380,000.

L'hon. M. HAGGART: Vous avez excédé votre estimation de près de 50 p. 100.

L'hon. M. PUGSLEY : D'un peu plus de 25 p. 100. Une raison c'est que le crédit de l'année dernière n'aurait pas suffi à solder plus que la moitié de la dépense, avec tous les dragueurs en activité; l'état des finances nous avait engagé à réduire les estimations. Nous avons réduit de 4 ou 5 millions la somme que nous jugions nécessaire pour les travaux publics, et les estimations pour le dragage se sont trouvées réduites de moitié. Mais plus tard dans le cours de l'année, les recettes s'étant annoncées meilleures, là où la nécessité de travaux de dragage s'est fait sentir, on s'est remis à l'œuvre et les délais ont été prorogés.

L'hon. M. HAGGART : Combien a-t-il été dépensé en tout pour réparations aux dragueurs?

L'hon. M. PUGSLEY : La somme de $220,000.

L'hon. M. HAGGART : Comment se fait-il que les réparations se sont élevées à 100 p. 100 de plus que vous n'aviez estimé.

L'hon. M. PUGSLEY : Il est impossible de prévoir quels seront exactement, ou même approximativement, les frais imposés par la réparation d'un dragueur. C'est un matériel très coûteux d'entretien. Il faut refaire les coques, remplacer les godets, remettre en état tout le matériel, réparer ou reconstruire les chaudières. Je pourrais au besoin fournir les détails. Tous les travaux sont exécutés sous la direction du surintendant des dragueurs, homme très compétent, le capitaine Howden, qui, depuis longtemps est attaché au service du département, et a sous lui des aides très capables.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre ne juge-t-il pas extraordinaire que des réparations à ces dragueurs au montant d'à peu près $100,000, aient entraîné une dépense d'à peu près $200,000?

L'hon. M. PUGSLEY: La grande dépense au sujet des dragueurs, c'est celle de leur entretien. Ils travaillent sous l'eau, ils sont exposés en tout temps à rencontrer des écueils, et le matériel est facilement mis hors d'état de fonctionner. Vous ne savez jamais avec certitude à combien s'élèvera la dépense. Cette somme peut paraître forte, mais nous avons un matériel considérable. Nous avons de 30 à 40 dragueurs en activité sur divers points du Dominion.

M. JAMESON : Sont-ils tous en état de fonctionner?

L'hon. M. PUGSLEY : Pas tous. Il s'en trouve un qui va exiger de grosses réparations; il est possible que nous soyons obligé de la mettre au rancart. Il en est un autre que nous avons décidé de mettre de côté; nous nous proposons de vendre la coque qui n'est plus de service. Quant aux autres dragueurs, ils sont d'une manière générale en assez bon état.

M. JAMESON : Quand nous avons discuté l'item du dragage un de ces soirs, j'ai signalé le besoin de travaux de dragage dans le port de Weymouth. Le ministre m'informa alors que la quantité de déblais à enlever, d'après le calcul de l'ingénieur du département, s'élèverait à environ 500,000 verges cubes. J'ai insisté auprès du ministre pour qu'il commence au moins les travaux dans le cours de cette année. J'ai depuis reçu des communications des négociants intéressés de Weymouth, et notamment de la part des armateurs.

Ils me disent qu'ils ne seraient pas fâchés d'avoir tout ce que comportent les plans préparés au ministère, mais en même temps ils reconnaissent qu'il doit y avoir de nombreuses demandes à satisfaire, pendant que, d'autre part, le crédit doit nécessairement rester dans de certaines limites. On ne demande donc pas que tout l'ouvrage indiqué dans ce plan soit fait dans une année, mais on est très impatient de le voir commencer. Il y a à l'entrée du port une barre qui s'y est formée au cours de plusieurs années, et qui constitue un sérieux obstacle à la navigation. Des affréteurs et des propriétaires de vaisseaux m'ont dit que des dragages même peu approfondis entameraient suffisamment cette barre pour y permettre le passage de certains bâtiments qui, dans l'état actuel des choses, ne peuvent le franchir, au grand détriment de la navigation dans ces parages. On m'a prié de demander au ministre de bien vouloir commencer les travaux dès cet été, puisqu'il a pu obtenir un supplément de crédit et que son outillage, récemment augmenté, est en très bon état, à l'exception peut-être de deux dragues.

L'hon. M. PUGSLEY: J'aimerais bien à commencer tout de suite ces dragages de Weymouth mais mon honorable ami se rappellera qu'il y a là 500,000 verges cubes à enlever pour faire un travail qui soit utile et qui donne satisfaction. Ce travail va probablement coûter 50 cents la verge—c'est le prix que l'on demande—et naturellement l'administration hésite à dépenser comme cela un quart de million sans y avoir mûrement réfléchi. J'ai déjà quelque peu étudié cette affaire, et je ne suis pas sans espérer que nous pourrons assez prochainement faire quelque chose qui donne des résultats utiles; mais il m'est impossible de dire quand nous commencerons.

M. JAMESON: Je ne demande pas, ni les habitants de Weymouth ne demandent qu'on enlève pour cette fois-ci les 500,000 verges cubes dont il est question; mais on voudrait qu'il soit fait sans retard une somme raisonnable de dragage à l'entrée du port. Quant aux dragages à exécuter au-dessus de la barre pour le redressement du chenal, on pourrait peut-être attendre. Rien ne presse absolument. Au reste, pour ce que nous demandons au ministre dès cette année, la dépense à faire serait peu de chose, et ce peu de chose donnerait des résultats étonnants. Que le ministre ne se laisse pas effrayer par les chiffres qui ressortent des plans mis devant lui et des estimations de ses ingénieurs. Nous ne demandons pas tant que cela. Ces plans sont très élaborés, peut-être était-ce en vue d'un effet à produire plutôt que dans le dessin de jamais les réaliser. Il y a apparemment tant à faire que ce sera peut-être une raison de ne rien faire. Cela ne me paraît ni juste ni raisonnable

Nous ne demandons pas la pleine exécution de ces plans, mais un commencement seulement, un abaissement de la barre à l'entrée du port, suffisant pour permettre aux bateaux de passer. Je ne crois pas qu'il soit juste, de la part du ministre d'insister sur ces 500,000 verges cubes de matières à enlever et sur cette dépense d'un quart de million à faire quand nous lui disons qu'un peu de dragage nous contenterait pour le présent. J'espère qu'il ne prendra pas l'alarme au point de nous refuser les quelques dollars que nous lui demandons de dépenser à l'entrée du port.

L'hon. M. HAGGART: En l'absence de monsieur le ministre des Finances, je désire appuyer les observations de mon honorable ami de Digby (M. Jameson). Nous dépensons de grosses sommes pour des entreprises comme celles du Trancontinental, du chemin de fer de la baie d'Hudson, et autres de même nature; mais, malheureusement, rien de tout cela ne profite aux habitants de Weymouth.

Mon honorable ami le ministre des Finances se plaît à nous rappeler de fois à autre qu'on ne peut pas s'attendre à faire payer aux gens des taxes pour des travaux dont ils ne profitent que très indirectement, à moins toutefois de leur donner une compensation. D'après ce principe, le Gouvernement devrait voir à ce que ces gens des Provinces maritimes, et en particulier ceux de Weymouth puissent se récupérer de la dépense qu'ils font dans d'autres parties du pays. Cette compensation, ils la demandent sous forme de travaux dans lesquels ils ont un intérêt local.

Travaux publics, imputable sur le revenu, divers, étude et inspections, $23,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est un supplément à celui de $60,000 accordé l'an-

née dernière pour des études et des inspections se rapportant aux rivières et ports, glissoires et estacades, chemins et ponts, et autres services. Il a été dépensé au 31 décembre dernier les sommes suivantes: Dans les Provinces maritimes, $13,086.11; dans Québec, $21,768.97; dans Ontario. $13,283; dans le Manitoba, $1,654.42; dans la Saskatchewan et l'Alberta, $4,075.63; dans la Colombie-Britannique, $7,452.80; en tout, y compris certaines autres dépenses, $74,440.02. Reste à trouver $14,440.02. La somme additionnelle prévue pour nos engagements des mois de janvier, février et mars 1910 est de $8,551.98; et cela fait à peu près le montant total de ce crédit, savoir $23,000 pour balancer les comptes de l'année.

Section du génie, appointements des ingénieurs, inspecteurs, surintendants, dessinateurs, commis et messagers du service extérieur, $12,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme viendra s'ajouter aux $145,000, et servira à payer un reliquat de salaire dû aux ingénieurs et autres employés du ministère des Travaux publics, relativement à la construction et à l'entretien de ports et rivières, glissoires et estacades, chemins et ponts. Le total de la dépense au 31 décembre 1909 était de $116,596. A ce compte-là, il faudra, pour finir l'exercice, $42,200; soit $156,793 en tout. Ce chiffre dépasse de $11,793 les derniers crédits, et aujourd'hui, nous demandons $12,000, savoir un peu plus que la somme absolument nécessaire.

Levé hydrographique des rivières Richelieu et Yamaska et de leurs affluents afin de déterminer le coût d'améliorations de voies d'eau entre le fleuve Saint-Laurent et le lac Champlain, nouveau crédit, $4,000.

L'hon. M. PUGSLEY: La somme d'abord affectée à ce service était de $20,000. Il a été en réalité dépensé: Salaires de l'équipe n° 1, au 28 février 1910, $11,895.11; équipe n° 2, $7,447.75; équipe n° 3, $4,333.76; divers, $147.11; ensemble, $23,623.69.

L'hon. J. HAGGART: Quel a été l'objet de ces études?

L'hon. M. PUGSLEY: Ça été d'améliorer la route entre le Saint-Laurent et le lac Champlain, comme aussi entre ce lac et la rivière Yamaska, et certaines autres rivières qui sont dans le voisinage du lac.

L'hon. M. HAGGART: J'avais pensé qu'il s'agissait plutôt de préparer les voies à des améliorations plus importantes se rattachant aux canaux du Saint-Laurent, ou à celui de la baie Georgienne, en vue de procurer à la navigation un large passage jusqu'à New-York. Je ne vois pas autrement l'utilité de ces études. Nous pourrions et devrions obtenir de vingt-deux à vingt-cinq pieds de profondeur à partir du Saint-Laurent à Montréal, par voie du lac Champlain, ainsi que M. Young nous le conseillait.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'a rien été fait de la sorte dans ces dernières années. Il se peut que l'on ait fait de telles études, mais il y a longtemps.

L'hon. M. HAGGART: Pourtant, il y a ce que vous faites à l'heure qu'il est.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'il est de l'intérêt du public de rechercher s'il ne serai pas possible d'obtenir cet approfondissement et à quel prix nous l'obtiendrions.

L'hon. M. HAGGART: Je veux savoir si c'est bien là l'objet de cette dépense.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROSBY: A-t-on pour objet de porter le cours de l'eau du fleuve au lac Champlain, ou du lac Champlain au fleuve?

L'hon. M. PUGSLEY: Le lac Champlain porte ses eaux vers le Saint-Laurent, et nous n'avons pas l'intention d'en détourner le cours; nous voulons simplement améliorer le chenal pour rendre plus facile la navigation entre le lac et le fleuve. Un autre projet se rattache à celui-ci, savoir d'établir un chenal qui de Montréal au Richelieu raccourcirait la distance d'environ cent milles, et permettrait de faire le trajet par eau de Montréal à New-York en moins de temps que par chemin de fer.

M. CROSBY: C'est précisément là que git la difficulté. Il y a là évidemment un avantage pour nous; pour nous ou pour nos voisins du sud. Tout cela me paraît tendre à détourner au profit de New-York le commerce du Saint-Laurent. Presque tout le lac Champlain est dans les Etats-Unis, et ce sont les Etats-Unis que nous favorisons par là. L'entreprise me semble un peu risquée. Certaines grandes lignes de paquebots faisant le service entre New-York et les vieux pays ont dû, si je ne me trompe, abandonner la route du Saint-Laurent, et il se peut qu'ils cessent d'y venir tout à fait le jour où nous leur aurons facilité le passage par le lac Champlain.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas que le comité doive prendre l'alarme à l'occasion d'un projet qui donnerait à nos cultivateurs et à nos producteurs en général toute facilité d'aller vendre leurs produits dans une ville aussi importante que New-York; mais ce n'est pas notre intention pour le moment. Les études que nous faisons ont pour unique objet de reconnaître s'il est possible d'établir là un chenal.

M. LANCASTER: Est-ce que mon honorable ami n'aperçoit pas l'inconvénient qu'il peut y avoir à améliorer une route aboutissant à New-York. A un point de vue général, la chose me paraît blâmable, bien qu'elle puisse profiter à nos cultivateurs ou autres. Nos cultivateurs doivent être assez patriotes pour désirer que l'amé-

lioration de nos cours d'eau se fasse au bénéfice des villes du Canada, et non pas au bénéfice des Etats-Unis. C'est assez de ce que dit mon honorable ami pour que le comité rejette immédiatement sa demande. Il prétend que ces travaux rendront les communications plus faciles entre cette partie du pays et New-York. Cette ville n'est pas encore, que je sache, une annexe du Canada. J'espère bien qu'elle le deviendra, et que nous y verrons un jour floter le drapeau britannique; mais, jusque-là, je ne vois pas qu'il soit bien à propos de nous mettre en frais pour améliorer une pareille route.

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

Reprise de la séance.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (n° 115), déposé par M. Pardee, tendant à constituer en corporation la Saint-Lawrence Power Transmission Company, Limited.

M. LENNOX: Je suppose bien que l'on n'a pas l'intention d'insister ce soir pour l'étude de ce bill.

L'hon. M. FISHER: Renvoyé.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

DISCUSSION DU BILL DU CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU NORD DE QUEBEC.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (n° 152-U), provenant du Sénat, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de colonisation du Nord de Québec.

Sur l'article 11 (conventions avec d'autres compagnies).

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Les mots "commission du" dans la vingt et unième ligne sont retranchés. L'article ainsi modifié va-t-il être adopté?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des travaux publics): Est-ce que ce n'est pas là une erreur? Quel pouvoir la compagnie aurait-elle de faire des arrangements avec les commissaires du chemin de fer transcontinental national. C'est au Gouvernement du Canada qu'il appartient de faire des conventions à l'égard de ce chemin.

L'hon. M. FISHER: Ce serait aux locataires, c'est-à-dire à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. PUGSLEY: L'objet de l'article 361 est d'autoriser les fusions d'entreprises et je crois qu'il vaudrait mieux rédiger cet article de façon à ce que la compagnie puisse s'entendre avec le Transcontinental.

M LENNOX: L'article portait d'abord les mots: "avec les commissaires du chemin de fer transcontinental national" et on y a plus tard retranché les mots "commissaires du". M'est avis que la compagnie ne devrait pas être autorisée à faire elle-même des conventions avec le Transcontinental, mais qu'il faudrait dire plutôt, ainsi que le ministre l'a déclaré: "avec le gouvernement du Canada".

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, pour ce qui a rapport au Transcontinental.

M. LENNOX: Je propose que l'on ajoute les mots: "avec le gouvernement du Canada pour le chemin de fer transcontinental national".

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'il vaudrait mieux laisser tout de côté. Le secrétaire parle de deux compagnies qui fusionneraient, et cela ne s'applique pas à la ligne de l'Etat.

M. LENNOX: En effet, cela vaudrait mieux.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il s'agit d'un bill qui nous arrive du Sénat, et une modification comme celle-là serait peut-être irrégulière.

L'hon. M. PUGSLEY: Laissons alors le bill en suspens.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

L'ordre du jour appelle la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 128), déposé par M. Girard, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de l'Est de la baie James.

M. LENNOX: J'aimerais voir le ministre des Chemins de fer à son siége au moment où l'on nous demande d'étudier un bill comme celui-ci. Ce serait perdre le temps que d'entamer la discussion ce soir. Je propose, en conséquence, qu'il soit fait rapport de l'état de la question.

(La motion est adoptée et il est fait rapport de l'état de la question.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

L'ordre du jour appelle la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 108), déposé par M. Conmee, tendant à constituer en corporation la Rainy-River Radial Company.

M. LENNOX: Le ministre des Chemins de fer devrait être ici pour la discussion de ce bill, et je me vois contraint de pro-

poser qu'il soit fait rapport de l'état de la question.

(La motion est adoptée.)

3e LECTURE

Après délibération en comité général, des projets de loi suivants:

Bill (n° 137) concernant la Erie, London and Tilsonburg Railway Company.—M. A. H. Clark.

Bill (n° 130) relatif à la Vancouver Island and Eastern Railway Company.—M. Ralph Smith.

Bill (n° 139) concernant la Compagnie du Chemin de fer de la baie de Quinté.—M. Talbot.

Bill (n° 147) pour faire droit à Archibald Laurie.—M. Congdon.

Bill (n° 148) pour faire droit à Bernard Shea.—M. Rankin;

Bill (n° 149) pour faire droit à Clara-Louise Holden.— M. Rankin;

Bill (n° 106) concernant la Canadian Northern Ontario Railway Company.—M. Nesbitt;

Bill (n° 129) tendant à constituer la Ontario and Ottawa Railway Company.—M. Low;

Bill (n° 156) tendant à constituer la Weyburn Security Bank.— M. Turriff;

Bill (n° 161) concernant la Sovereing Trust Company.—M. Nesbitt.

2e LECTURE

De divers projets de loi:

Bill (n° 154) concernant la Northern Empire Railway Company.—M. White (Victoria);

Bill (n° 162) pour faire droit à Alexander Augustus Barthelmes.—M. Martin (Regina);

Bill (n° 160) concernant la Ottawa, Brockville and Lawrence Railway Company.—M. Martin (Regina);

Bill (n° 167) tendant à constituer la Montreal, Kapitachuan and Rupert's Bay Railway Company.—M. Gervais;

Bill (n° 169) concernant la compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du sud.—M. Geoffrion;

Bill (n° 170) tendant à constituer la Catholic Episcopal Corporation of Temiskaming.—M. Gordon (Nipissing).

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Au moment où la Chambre a levé sa séance cet après-midi, la discussion se faisait à l'occasion d'un faible crédit que nous demandons en vue de solder certaines études relatives aux rivières Richelieu et Yamaska. Il a déjà été voté une certaine somme à la dernière session pour ce même objet, et il reste un certain montant à payer aux hydrographes.

M. SPROULE: Est-ce que ces études ont été conduites par vos ingenieurs locaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, il a fallu constituer une équipe spéciale pour ce travail, qui s'est poursuivi depuis l'embouchure du Richelieu jusqu'à sa sortie du lac Champlain, y compris la rivière Yamaska et ses affluents. Il s'agit de savoir s'il est possible de relier ces deux rivières et combien cet ouvrage pourra coûter.

Stations agronomiques et succursales additionnelles, crédits supplémentaires, $25,000.

M. GEORGE TAYLOR: J'ai cru comprendre que ces articles sont portés au budget principal, lequel n'a pas encore été adopté. Beaucoup de députés aimeraient à discuter ces crédits, et je suppose qu'ils pourront le faire lors de la présentation de ce budget.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Oui, ces crédits reparaîtront dans le budget du prochain exercice et la députation aura tout le temps de le discuter.

M. SPROULE: Pourquoi cette somme additionnelle?

L'hon. M. FISHER : Parce que d'abord une somme de près de $10,000 étant restée inemployée du vote de l'année, nous avons dû prendre sur les crédits de cette année pour certains paiements. La mort du docteur Fletcher m'a obligé à nommer deux hommes; un entomologiste et un botaniste. Ces derniers nous ont demandé des livres et des appareils pour près de $5,000; et nous avons dû leur fournir, sur ce que nous a dit le docteur Saunders que ces choses leur étaient nécessaires. Avec ces deux sommes, c'était donc $15,000 qui nous manquaient. Il a de plus été dépensé de $2,000 à$3,000 pour des préparatifs se rattachant à des succursales dans l'Ouest; informations à recueillir et emplacements à visiter. Certains travaux imprévus relatifs à la culture du tabac nous ont pris $5,000. Vous avez là des explications pour une somme d'environ $23,000. Le reste, soit $2,000, servira à clore les affaires de l'année.

M. SPROULE : Le ministre dit avoir pris sur le crédit de cette année pour des comptes de l'an dernier. Rien ne l'autorisait à agir ainsi. L'argent voté pour cette année ne doit pas servir à payer les comptes d'une autre année.

L'hon. M. FISHER : Il arrive que des comptes nous parviennent trop tard pour que nous puissions les payer sur le crédit de l'année au cours de laquelle ils ont été faits. Le retard ici se trouve avoir affecté des comptes assez élevés. L'auditeur général a toujours autorisé ces sortes de paiements; mais, dans le cas actuel, nous ne pouvions pas nous prévaloir de cette tolérance, à cause du chiffre élevé de ces comptes. Si j'avais pu prévoir la chose, j'aurais fait voter la somme de nouveau à la dernière session. N'ayant pu savoir d'avance ce qui en serait, je suis bien obligé d'y pourvoir de cette manière.

M. SPROULE: Cette tolérance de l'auditeur général ne fait pas que la chose soit régulière.

L'hon. M. FISHER : Non, mais cela montre que la pratique existe.

M. SPROULE : La présente administration a laissé s'établir bien d'autres usages qui nous paraissent fort pernicieux, et celui-là en est un. Rien ne peut excuser un paiement fait avec l'argent d'un vote tombé en déchéance. Le Parlement vote cet argent pour une année seulement, et il n'est certainement pas correct de prendre cet argent pour le faire servir une autre année.

M. ARMSTRONG : Combien a-t-il été établi de nouvelles stations cette année?

L'hon. M. FISHER : Une dans l'Ile-du-Prince-Edouard et une autre a Rosthern, dans la Saskatchewan. J'ai envoyé un de mes agents examiner certains emplacements que l'on nous avait proposés à la Colombie-Anglaise, dans l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, la Nouvelle-Ecosse et dans la province de Québec.

M. ARMSTRONG : Est-ce que le ministre a établi une de ces stations quelque part dans l'ouest de l'Ontario, comme il l'avait promis l'année dernière?

L'hon. M. FISHER : Non, et je n'en ai encore aucune en vue. Je pense avoir dit que j'espérais en voir s'établir une dans le nouvel Ontario.

Mais le moment d'établir une station agronomique de ce genre n'est pas encore arrivé. A mon avis, il faudrait établir une ou deux stations agronomiques dans la partie nord du nouvel Ontario, mais il est sans doute préférable d'attendre que les travaux du Transcontinental soient plus avancés et que la marche de la colonisation se soit mieux dessinée.

M. ARMSTRONG: Le ministre nous a donné à entendre qu'il établirait une station d'expérimentation dans l'Ontario occidental, non seulement pour venir en aide à la culture du tabac. . .

L'hon. M. FISHER : Cette station est déjà établie.

M. ARMSTRONG: J'ai posé une question au ministre à cet égard.

L'hon. M. FISHER : Je n'ai pas bien saisi le sens de la question. J'ai établi une station en vue de faire des expériences de la culture du tabac, dans le comté d'Essex et une station semblable à Québec. C'est ce qui explique cette dépense de $5,000.

M. ARMSTRONG : Je croyais qu'on s'occuperait sérieusement de l'établissement d'une station expérimentale pour les fruits, dans l'Ontario occidental et je suggérerais au ministre d'orienter ses recherches vers ce but. Rien ne l'autorise à ajourner la chose jusqu'à ce que le tracé du Transcontinental soit parfaitement établi, pour établir une station agronomique dans la partie nord du nouvel Ontario. J'espère qu'il étudiera la question.

L'hon. M. FISHER : Je m'en ferai un devoir.

M. BURRELL : Quelles mesures le ministre a-t-il prises à l'égard de l'établissement d'une station agronomique dans la zone semi-aride de la Colombie-Anglaise ? La déclaration faite par le ministre dans une circonstance antérieure avait fait naître l'espoir qu'on y créerait, cette année, une station expérimentale. L'établissement de cette station a été l'objet de nombreuses demandes. Je serais bien aise que le ministre fît à cet égard une déclaration de nature favorable.

L'hon. M. FISHER: Je pousse l'affaire avec toute la rapidité possible. Il m'a fallu attendre pour obtenir quelque renseignement que je ne tiens pas à divulguer aujourd'hui, relativement au choix d'un certain emplacement. J'ai fait soigneusement examiner plusieurs terrains et j'ai parcouru le rapport du fonctionnaire chargé de cet examen. Grâce à ces informations et aux lumières que j'ai pu moi-même acquérir lors de mon séjour dans cette province, j'espère que la question sera réglée, avant la fin de l'année. Je n'avais pas l'intention d'aborder cette question, pendant l'examen de l'article en discussion; peut-être serait-il préférable d'attendre, pour donner les éclaircissements voulus, que le budget principal vienne en discussion devant le comité.

M. T. CHISHOLM: On commet souvent des injustices à l'endroit de certains comtés de l'intérieur, dans notre partie de l'Ontario. On fait, à grands frais, des travaux d'amélioration aux ports de certains comtés, tandis que les comtés de l'intérieur n'obtiennent rien. Voilà nombre d'années que je siége ici; j'ai demandé plusieurs choses et je n'ai jamais rien obtenu. Le comté de Huron-est ne le cède à aucun autre comté au Canada, et une station expérimentale y produirait d'aussi bons résul-

tats que partout ailleurs. Depuis que je siége dans cette Chambre, on a voté des centaines de millions de dollars. A une ou deux reprises, j'ai demandé un ou deux minimes crédits pour des travaux au bénéfice de Huron-est, mais jamais encore on n'a accédé à une seule de mes demandes. Aujourd'hui, je demande qu'on établisse une station expérimentale pour fruits dans le comté de Huron-est. Par suite de la situation toute spéciale que nous occupons, grâce à l'attitude, à la proximité du lac, à la nature du sol, nous avons, je crois, le terrain qui se prête le mieux à la culture du pommier, au Canada. Je sais que d'autres réclament le même avantage pour leurs localités, mais je suis convaincu que, pour une certaine variété de pommes, notre contrée se prête le mieux à cette culture. Mais les cultivateurs manquent d'expérience et de lumières pour cette culture. Ils ne savent pas utiliser le pulvérisateur dans leurs vergers ni comment se débarrasser du ver ou pyrale de la pomme et autres insectes pernicieux. J'en suis convaincu, si on y établissait une petite station expérimentale, quand ce ne serait qu'une ferme de dix ou quinze acres, et qu'elle fût bien dirigée, les habitants de cette partie du pays en bénéficieraient grandement. Je le sais, le ministre de l'Agriculture aurait à cœur de nous rendre justice, et je le prie de se souvenir qu'un comté de l'intérieur comme celui que je représente qui, depuis nombre d'années, ne cesse d'alimenter la caisse publique, devrait obtenir quelque chose ; la justice la plus élémentaire le veut. Je prie le ministre de ne pas oublier qu'il y a dans Huron-est un vieillard qui voudrait bien obtenir quelque chose pour son comté, avant de mourir.

L'hon. M. FISHER: Je tiens à assurer mon honorable ami que jamais je n'oublie, je ne dirai pas les vieillards, mais le représentant de Huron-est (M. T. Chisholm) qui, malgré ses cheveux blancs, est resté jeune et plein de vigueur. L'an prochain, quand le chapitre des stations agronomiques inscrit au budget principal viendra en discussion, je serai bien aise que cette question des stations expérimentales succursales soit soumise à un débat approfondi. Je m'intéresse vivement à la question et j'accepterais avec plaisir les avis que l'on voudrait bien me donner, à l'instar de l'honorable député, sur une branche si importante du service.

M. FRASER: Où en sont rendus les travaux à cette station que le département est en train d'établir dans l'île du Prince-Edouard?

L'hon. M. FISHER: Le terrain est en notre possession; la construction des bâtiments est fort avancée et je compte que la maison d'habitation sera prête à recevoir le directeur de la station, avant le printemps. L'automne dernier, on a construit une forte partie des clôtures; la disposition de la ferme est terminée, on a tracé les parcelles, etc.; on a fait une bonne partie du labourage, de sorte que, si je ne me trompe, une bonne partie de la station sera en culture, ce printemps.

Expositions, somme supplémentaire, y compris le mandat du Gouverneur général de $25,000, $75,000.

M. SPROULE: Comment ce mandat du Gouverneur général figure-t-il ici?

L'hon. M. FISHER: Ce n'est qu'à l'issue de la dernière session que nous avons décidé de participer à l'exposition de Bruxelles, et pour transporter nos échantillons de Seattle à Bruxelles, force nous a bien été d'obtenir un mandat du Gouverneur général. Puis nous avons eu besoin d'une somme supplémentaire de $50,000; car, au moment où nous avons obtenu ce mandat, nous comptions que le Parlement aurait voté avant aujourd'hui les crédits voulus à cet égard, et comme il fallait bien faire marcher l'affaire, force nous a été d'exécuter beaucoup de ces dépenses à crédit.

M. ARMSTRONG: A quelles exhibitions le pays participera-t-il, cette année?

L'hon. M. FISHER: L'été dernier, nous étions à Seattle. Ce printemps, a lieu l'ouverture de l'exposition internationale de Bruxelles et nous avons pris les mesures voulues pour y établir un pavillon canadien. Dernièrement, nous avons reçu une invitation d'un comité fort influent de Londres qui nous presse fortement de prendre part à ce qu'on est convenu d'appeler le festival de l'empire au palais de crystal et le Gouvernement a pensé qu'il serait fort malheureux que le Canada ne fût pas représenté à cette exposition.

Nous sommes précisément à faire des démarches nécessaires pour être représentés, et ce festival ainsi que l'exposition de Bruxelles sont les deux seules expositions auxquelles nous sommes appelés à participer, dans l'année.

Immigration, somme supplémentaire pour dépenses casuelles des agences canadiennes, britanniques et de l'étranger, et frais généraux d'immigration, $60,000.

M. SPROULE: Quelle est la totalité du crédit affecté à l'immigration et comment se décompose-t-il?

L'hon. M. FISHER: Il n'y figure rien qu'un seul item.

Traitements des agents et employés au Canada, en Grande-Bretagne et à l'étranger, $200,000.

Puis vient cet item-ci:

Dépenses casuelles des agences au Canada, en Grande-Bretagne et à l'étranger, et frais généraux d'immigration, $700,000.

Soit une totalité de $900,000. Cette somme supplémentaire de $60,000 porte la totalité à $960.000. Cette dépense se rattache à l'exercice finissant le 31 mars.

M. G. TAYLOR: Quel crédit demandez-vous pour le prochain exercice?

L'hon. M. FISHER: Nous demandons $900,000 pour le prochain exercice.

M. ARMSTRONG: Le Gouvernement se propose-t-il d'envoyer des agents d'immigration en Allemagne, au cours de la prochaine année?

L'hon. M. FISHER: Je ne m'en suis pas enquis de mon collègue le ministre de l'Intérieur (M. Oliver), mais si je ne me trompe, je crois l'avoir entendu faire allusion à la chose, l'autre jour. Je ne saurais l'affirmer positivement.

Travaux publics, imputables sur le compte de premier établissement, ports et rivières, Port-Arthur et Fort-William, travaux d'amélioration des ports et rivières, $425,000.

M. SPROULE: Comment expliquez-vous cet important crédit?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à faire face aux dépenses basées sur l'évaluation des travaux, attestées par l'ingénieur en chef, pour travaux exécutés en vertu de contrats en vigueur à Port-Arthur et à Fort-William, au cours de l'exercice, en sus des dépenses couvertes par le crédit de $600,000 ouvert par le Parlement au cours de la session 1908-1909; en outre, des sommes retenues sur les ouvrages et qu'il a fallu rembourser. Je vais, d'abord, donner les diverses entreprises, avec les sommes dues à chaque compagnie.

Il y a d'abord le contrat en date du 27 juin 1906, intervenu avec la compagnie de dragage des Grands Lacs, pour creusement des rivières Kaministiquia et de la Mission. Au compte de septembre il figure $8,964.93; à celui d'octobre, $592.20; de novembre, $1,464, somme qui, avec le drawback de 10 p. 100 s'élevant à $4,526.17 atteignent le chiffre de $15,490.94. Vient ensuite un autre marché, en date du 4 juin 1909, passé avec la même compagnie pour dragage de la rivière Kaministiquia et de la Mission. Il s'agit ici d'une entreprise d'approfondissement. Les députés s'en souviennent, la session dernière, je leur ai dit que nous nous proposions de porter à 25 pieds la profondeur de ces eaux, au lieu de 22 pieds, ainsi que prévu au projet primitif, cet approfondissement étant jugé nécessaire pour la convenance des grands bateaux à vapeur récemment construits pour le trafic des lacs. Le compte de septembre s'élève à $32.714.37; celui d'octobre, à $5,925.44; celui de novembre, à $959.42; puis un drawback de 10 p. 100, $16,326.39, soit une totalité de $55,925.63. Vient un autre marché, en date du 27 février 1909, pour dragage du bassin terminal se rattachant aux têtes de ligne de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Le compte de septembre est de $48,127.58; celui d'octobre, $116,297.71; de novembre, $102,495.58; de décembre, $26,743.98; plus 10 p. 100 de drawback, $14,049.40, soit une totalité de $307,783.89. Il a été passé un marché avec M. W. J. Hogan, pour le brise-lames de Port-Arthur. Au 30 septembre, il restait à payer un solde de $31,700; ce qui, ajouté au montant précédent, donne $410,960.46. En outre, il y a un marché, en date du 28 juin, passé avec W. H. Phinn, de Welland, pour creusement à Port-Arthur. Ce dragage a été estimé d'urgence, en vue des améliorations à apporter au port de Port-Arthur. Il reste $10,263.82 à payer à M. Phinn pour travaux exécutés, du 1er octobre au 22 octobre. Ainsi, cela porte à $421,224.28 la somme globale due aux entrepreneurs pour travaux exécutés au delà de ceux couverts par le crédit de $600,000. En outre, il existe une estimation basée sur l'état d'avancement des travaux, jusqu'au 30 octobre 1909, au chiffre de $16,168 pour bois fourni pour les travaux d'amélioration de Fort-William; c'est-à-dire pour le mur de revêtement, en construction le long de la face du port sur la rivière de la Mission. Ce n'est que le 16 février 1910 que le comptable a reçu cette estimation. Eussé-je reçu cet item à temps, je l'aurais ajouté aux crédits du budget supplémentaire. Il sera, toutefois, payé sur le budget principal, l'an prochain.

Il nous manquera bien encore $12,000, pour clore ces comptes. Nous n'avons demandé que $425,000, mais le montant global dépasse un peu $437,000. Le 17 février, nous avions en mains pour paiement de comptes supplémentaires afférents au bois, aux expropriations de terrains, aux frais d'ingénieurs et dépenses casuelles, $15,335.69. On me demandera peut-être comment il se fait qu'on ait laissé effectuer une dépense dépassant à ce point le crédit voté. En voici la raison : à la dernière session du Parlement, nous avons réduit ce crédit au plus bas chiffre possible. J'étais moi-même d'avis qu'avec le crédit à notre disposition il serait impossible de pousser les travaux avec toute la vigueur voulue, mais le ministre des Finances tenait à l'économie, au retranchement dans les dépenses, et nous nous rangeâmes à son avis. Plus tard, au cours de la campagne, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique nous pressa vivement de compléter les travaux de dragage jusqu'au fort spacieux élévateur qu'elle y construit, et après avoir discuté la question au sein du conseil, il fut décidé qu'il conviendrait de permettre aux entrepreneurs de pousser les travaux aussi activement que possible. Les entrepreneurs ayant obtenu l'adjudication de tous les travaux, il importait

peu au pays qu'ils fissent cet ouvrage cette année ou l'année prochaine; mais d'autre part, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique nous représenta l'énorme importance de l'approfondissement d'un chenal, dans la rivière de la Mission jusqu'à la jetée formant partie du système de l'élévateur, et cela au 1er octobre ou vers cette époque. La compagnie en question espérait être ainsi en mesure de manutentionner le grain de l'Ouest, tributaire de son réseau, par le débouché de Fort-William.

M. SPROULE: Combien la compagnie a-t-elle manutentionné de grain? Est-ce un seul petit chargement de grain?

L'hon. M. PUGSLEY: En fait, elle n'en a pas manutentionné; seulement j'ai pensé que, pour mon département, il ne fallait pas temporiser. J'ai dit à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique que nous ferions notre devoir.

M. GEORGE TAYLOR: La compagnie y transporte-t-elle du grain actuellement?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais dire. Je dois ajouter que nous avons fait notre devoir; nous avons approfondi le chenal, de sorte que, vers le milieu d'octobre, les steamers pouvaient remonter la rivière à la Mission jusqu'à l'élévation du Grand-Tronc-Pacifique.

M. ARMSTRONG: Ces travaux de dragage ont-ils été adjugés avec concurrence et publicité?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, il y a eu adjudication publique des travaux.

M. ARMSTRONG : Quels sont les prix?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a différents prix. L'entreprise du bassin terminal a été adjugée à seize cents. En outre, une grande partie des travaux se font à onze cents et une partie, à neuf cents. On a utilisé un puissant dragueur hydraulique, afin de hâter l'expédition des travaux; mais la plupart des dragueurs utilisés étaient du type ordinaire de la drague-écope. Nous ne prévoyions pas, la session dernière, qu'il nous faudrait faire d'importants travaux supplémentaires de dragage à Port-Arthur; mais on nous a informés qu'une compagnie construisait un grand élévateur à grain, et que sans approfondissement de la rivière, les navires des lacs seraient dans l'impuissance de s'y rendre. Vu que tous les transports de grain du Nord-Ouest convergent vers Port-Arthur et Fort-William, dans la saison de la navigation, et qu'il y aurait probablement une forte récolte, nous pensâmes qu'il faudrait faire les travaux voulus pour faciliter ce commerce. Avis d'adjudication fut publié à treize cents la verge. M. Phinn fut le soumissionnaire au plus bas prix. M. Hogan est, depuis quelque temps, chargé de la construction du brise-lames à Port-Arthur, ouvrage qui fait partie d'importants perfectionnements du port, qui ont été vivement proposés par la commission dite des transports et qui sont essentiels à la protection du port. Nous avons passé un marché pour la construction d'un mur de revêtement ou d'un système de quais le long de la rivière à la Mission, se rattachant aux têtes de ligne du Grand-Tronc-Pacifique, et nous avons demandé à la compagnie de transmettre à la couronne le titre de propriété d'une lisière de terrain de 30 pieds, sur le front du port, afin que les navires y puissent avoir accès, à des prix réglementés par le Gouvernement. Nous jugeons utile de clore ces comptes, avant la fin de l'exercice en cours.

M. WRIGHT : Le crédit inscrit au budget, l'an dernier, était de $600,000 et avec le crédit en discussion, cette dépense dépassera le chiffre de $1,000,000, ce qui semble une dépense quelque peu exagérée pour un seul port.

L'hon. M. PUGSLEY : Il y a deux villes, Port-Arthur et Fort-William.

M. WRIGHT: Ce crédit figure sous la même rubrique et les deux villes n'en font pour ainsi dire qu'une seule. Cette forte dépense effectuée à un seul endroit rend bien difficile l'obtention de crédits affectés à des travaux publics nécessaires dans d'autres localités d'Ontario. Quel sera le chiffre global de cette dépense?

L'hon. M. PUGSLEY: Le coût global estimatif, en ce qui concerne l'Etat, oscille entre $5,000,000 et $6,000,000.

M. WRIGHT: Combien a-t-on déjà dépensé?

L'hon. M. PUGSLEY: A peu près la moitié de cette somme. Il faut se rappeler que Port-Arthur et Fort-William sont la porte d'entrée de notre grand pays de l'Ouest qui se développe avec une si merveilleuse rapidité. Ces deux villes progressent à une allure étonnante et le commerce qui s'y est créé est tout simplement énorme. C'est un port national. Les travaux d'amélioration à la rivière à la Mission s'étendront à 6 milles le long du front et il surgit partout des industries. L'élévateur du Grand-Tronc-Pacifique actuellement en construction aura, au début, une capacité de 3,000,000 de boisseaux et la capacité totale de l'élévateur, d'après les projets, sera de 30,000,000 de boisseaux. Les installations de têtes de ligne du Grand-Tronc-Pacifique seront les plus belles du monde entier. Je ne crois pas qu'il existe ailleurs au monde de disposition d'installations terminales comparables à celles du Grand-Tronc-Pacifique, à moins que ce ne soient les installations de la compagnie du chemin de fer canadien

du Pacifique, à Fort-William. Cette dernière compagnie a acheté de grands terrains destinés à l'agrandissement de ses têtes de ligne et elle prend les mesures voulues pour desservir avec économie et promptitude cet énorme trafic.

M. GEORGE TAYLOR: Pour l'agrandissement de l'entrée?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, l'agrandissement de l'ouverture.

M. SPROULE: Le ministre nous donne encore une fois ici l'exemple d'une procédure des plus critiquables. L'année dernière, il demanda au Parlement l'ouverture d'un crédit de $600,000 destiné aux travaux de Port-Arthur et de Fort-William, et il nous déclara qu'après avoir fait un examen fort complet, il était en mesure de réduire le crédit primitif. Or, depuis la clôture de la dernière session, il a fait exécuter pour près d'un demi-million valant de travaux, sans que le Parlement eût autorisé cette dépense. Ce sont là des travaux qu'il aurait pu prévoir; on savait parfaitement que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aurait sa tête de ligne à cet endroit, qu'il lui faudrait hâter les travaux pour lui permettre d'expédier son grain, et que, conséquemment, il aurait fallu consulter le Parlement. Le ministre nous dit aujourd'hui que les travaux de dragage étaient d'urgence, afin de permettre à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique la manutention du grain; or, d'après nos auteurs, la compagnie n'y a expédié qu'un seul petit chargement de train durant la dernière saison et cela ne nécessitait guère de dragage.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela nécessitait autant de travaux de dragage que si la compagnie eût fait la manutention de 50,000,000 de boisseaux.

M. SPROULE: Pas le moins du monde. Il n'était nullement nécessaire de faire venir le plus gros bâtiment pour cette petite quantité de grain et en fait, on a expédié de Port-Arthur des millions de boisseaux dans des vaisseaux tirant moins de 18 pieds. N'aurait-on pas pu prévoir cette dépense et demander à la Chambre le crédit voulu? Alors nous aurions pu étudier cette demande et si la Chambre eût jugé la chose d'urgence, elle aurait sans doute voté le crédit. Or, on ne nous en a pas soufflé mot, ni devant la Chambre ni devant le pays. On nous a dit que ce crédit de $600,000 suffirait aux besoins de l'année et le ministre a obtenu l'ouverture de ce crédit, sans la moindre opposition; plus tard, le Gouvernement commença ses travaux de dragage ainsi que ceux du mur de revêtement et du brise-lames à Port-Arthur; or, l'ingénieur qui a visité la localité et fait son examen aurait dû savoir et prévoir tout cela, l'an dernier, car voilà nombre d'années qu'on a tracé les plans de ces travaux et l'on savait parfaitement que le besoin de certains perfectionnements se ferait sentir, d'année en année, pendant assez longtemps. En entreprenant des travaux supplémentaires atteignant le chiffre de près d'un demi-million de dollars, et en exécutant cette dépense, alors que le Parlement n'avait pas ouvert un sou de crédit dans ce but le ministre des Travaux publics a inauguré ici un principe des plus dangereux et des plus pernicieux, que le Parlement ne devrait pas tolérer. Fût-il survenu une tempête ou un accident qui aurait nécessité l'exécution immédiate de pareille dépense, je m'expliquerais que le ministre eut eu recours à un mandat du Gouverneur général. Mais il ne s'agit nullement de ce genre de travaux; on savait, on prévoyait qu'il faudrait exécuter ces travaux en pareilles circonstances, l'exécution d'une dépense de $425,000 est des plus critiquables. Le ministre aurait tout aussi bien pu dépenser plusieurs millions de dollars; le principe au fond est le même. Vous êtes le premier ministre des Travaux publics qui ait jamais présenté pareille proposition à la Chambre, et le Parlement aurait tort d'y donner son adhésion.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député suppose qu'on a payé aux entrepreneurs les sommes en question. Cette dépense n'a pas encore été exécutée et voilà pourquoi nous demandons à la Chambre l'ouverture de ce crédit.

M. SPROULE: Quand bien même cet argent aurait été versé, vous avez engagé le pays et force lui est de solder ces comptes.

L'hon. M. PUGSLEY: Je me borne à rectifier l'erreur commise par l'honorable député. Vous ajoutez que nous avons entrepris la construction de ce brise-lames sans l'autorisation du Parlement.

La construction de ce brise-lames est commencée depuis trois ans et chaque année on a voté des crédits à son sujet. L'entrepreneur doit construire le brise-lames et il pourrait, s'il le voulait, finir tous les travaux en un an, mais il devrait attendre pour être payé jusqu'à ce que le Parlement ait voté des crédits. Si l'entrepreneur d'un travail quelconque l'exécute plus rapidement que nous le comptions, nous pourrions l'obliger à attendre jusqu'à ce que le Parlement ait voté l'argent nécessaire pour payer le travail qu'il a fait. Mais nous avons pensé que ce n'était pas convenable. Comme ces entrepreneurs, en vue de fournir les facilités dont on a tant besoin, sont allés plus vite que nous ne l'avions compté, nous avons pensé qu'il était convenable et juste, dans l'intérêt du pays, que les travaux de l'année fussent réglés et que nous demandions au Parlement un crédit suffi-

sant pour payer les comptes avant la fin du mois actuel.

M. ARMSTRONG: Sur cette somme de $425,000, combien y a-t-il pour les nouveaux marchés qu'a passés le ministre?

L'hon. M. PUGSLEY: Les $15,490.94 faisaient partie de l'ancien marché du 27 juin 1906. On doit $307,783.89 en vertu du marché du 27 février 1909. C'est auparavant que nous ayons obtenu les crédits du Parlement. En réalité, cela fait partie du marché primitif. La seule différence, c'est que nous draguons pour approfondir de 3 pieds de plus que nous ne l'avions décidé primitivement. Mais ces travaux font partie du projet primitf.

M. SPROULE: Comment se fait-il que le ministre n'ait pas pu prévoir cela l'an dernier quand il a accordé l'entreprise.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai déjà expliqué que nous avons pensé qu'une somme de $600,000 était tout ce que pourrions dépenser l'an dernier; mais si l'entrepreneur a cru devoir continuer les travaux et faire plus que le crédit ne le demandait, d'après son marché, il pouvait procéder ainsi.

M. SPROULE: Pour quels travaux était ce marché?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour du dragage. Il existe un autre marché en date du 4 juin dernier. L'entrepreneur avait le droit, d'après ce marché, de draguer suffisamment, s'il le voulait, pour achever les travaux cette année.

M. EDWARDS: A quelle somme les travaux se monteront-ils?

L'hon. M. PUGSLEY: Probablement, à deux ou trois millions de dollars. En travaillant à la vitesse ordinaire, ces travaux pourraient durer trois ou quatre ans. Il y a encore une somme de $31,000 à payer à M. Hogan, d'après les termes de l'ancien marché fait en 1906.

M. SPROULE: Quelle somme a-t-on votée pour l'entreprise de M. Hogan?

L'hon. M. PUGSLEY: Le crédit comprenait une somme ronde de $600,000 pour améliorations à Port-Arthur, y compris le dragage et le brise-lames. Je déclare franchement au comité que l'été dernier, quand notre revenu a commencé à s'améliorer, j'ai cru que je ne ferais pas mon devoir envers mon pays qui se développait si rapidement et qui avait besoin d'améliorations aussi vite que possible, si je disais à ces entrepreneurs qui avaient le droit, par leur marché, de pousser les travaux, bien qu'ils fussent obligés d'attendre jusqu'à ce que le Parlement eût voté l'argent pour les payer: "Vous devez arrêter l'ouvrage. "Je leur ai permis d'avancer les travaux et je crois que le Parlement ratifiera ce qui a été fait et votera l'argent cette année au lieu de forcer les entrepreneurs à attendre à l'année prochaine. Sans doute, il y a la question d'intérêts, mais il est bien préférable que nous les laissions avancer avec les travaux et que nous les payions aujourd'hui, afin d'arrêter le compte de l'année.

M. FRASER: Je crois que le principe posé par mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) est parfaitement juste. Le Parlement est appelé une fois par an à voter les deniers qui sont dépensés pour des travaux publics et d'autres besoins de l'administration. Le Parlement a accordé $600,000 pour ces travaux et le ministre a dépensé $425,000 de plus que nous ne lui avons accordé. Cette excédent de dépenses est une violation directe des principes les plus importants d'un gouvernement responsable. Pourquoi cette plaisanterie de nous faire venir ici pour voter les dépenses, si les ministres peuvent après cela dépenser tout l'argent qu'ils veulent, sans faire cas de nos votes. C'est une question qui devrait éveiller l'attention de tous les membres du Parlement, parce qu'elle détruit la base même de l'autorité parlementaire. Si le ministre d'un département quelconque peut dépenser 80 ou 90 p. 100 de plus que le montant que nous lui avons permis de dépenser, que deviendra l'autorité du Parlement? Si nous examinions en détail les différents chapitres, je ne doute pas que nous trouverions plusieurs millions de dollars dépensés sans l'autorisation du Parlement. Il me semble que nous ne devrions pas autoriser un seul instant une dépense de ce genre. Nous devrions au moins nous en tenir aux principes fondamentaux et voir à ce qu'aucune dépense ne soit faite sans avoir été autorisée par le Parlement, à moins de nécessités urgentes et imprévues.

M. J. A. CURRIE: Je n'étais pas ici quand la discussion a commencé mais comme je suis au courant des travaux qui ont été faits, peut-être qu'un mot venant de moi, en ma qualité d'indépendant, montrera qu'il y a dans cette affaire quelques circonstances atténuantes. Fort-William et Port-Arthur sont deux grands ports de la province d'Ontario et on a projeté de faire dans ces ports certains travaux qui dureront plusieurs années.

Le Parlement vote chaque année un certain montant pour ces travaux et je comprends que l'ouvrage est en avance, mais si le ministre peut faire achever les travaux en deux ans au lieu de quatre, je crois que le pays en profitera parce qu'il pourra utiliser beaucoup plus vite ces ports et ces améliorations. Si tous les travaux pouvaient être terminés en un an, cela serait mieux encore. Les opérations commerciales ont augmenté en proportion si rapide que les facilités à Fort-William

et à Port-Arthur sont absolument insuffisantes, et si le commerce continue à se développer, tout retard dans la continuation des travaux du Gouvernement contribuera à faire du tort aux expéditeurs qui sont établis à la tête des lacs.

M. SPROULE : A quoi aboutiraient les observations de l'honorable député de Simcoe-nord si on en faisait une application générale? L'an dernier nous avons voté une somme de $100,000,000. A même ce montant, nous avons accordé à Port-Arthur et à Fort-William, $600,000, mais nous avons dépensé durant l'année $1,025,000, c'est-à-dire que nous avons dépensé environ $2, pour chaque dollar que le Parlement a voté. Assurément, ce surplus de dépenses aurait pu être prévu avec un peu de jugement et de prévoyance et il aurait fallu demander au Parlement de voter cet argent avant de le dépenser. Supposons que le même principe soit adopté partout et que notre revenu ait décliné et supposons que nous nous trouvions à la fin de l'année avec une dépense de $200,000,000 lorsque nous n'avons voté que $100,000,000, dans quelle situation financière serait le pays ? Je ne m'oppose pas à une dépense raisonnable, mais je m'oppose à une dépense aussi importante sans l'autorisation du Parlement. Quand un ministre dépense deux dollars lorsque nous ne lui en avons voté qu'un, il est temps que le Parlement condamne une pareille conduite en termes précis. C'est une violation des principes du gouvernement constitutionnel.

L'hon. M. PUGSLEY: S'il en est ainsi, comment se fait-il que chaque année depuis la Confédération, nous votions des crédits supplémentaires pour l'année courante?

M. SPROULE: Nous les votons avant que l'argent ne soit dépensé.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, nous les votons pour payer des dettes qui sont dues au 31 mars et qui n'étaient pas prévues dans les crédits réguliers adoptés par le Parlement.

M. SPROULE: Cela s'est fait dans quelques cas, mais c'était exceptionnel. On le fait pour payer les dépenses qui n'ont pas pu être prévues au moment ou le budget a été présenté et qui ont dû se faire par suite de nécessités urgentes. Mais ici ce n'est pas le cas. Dans le cas actuel, le Parlement a voté les crédits que le Gouvernement lui a demandés.

En le faisant il a pensé que le crédit ne serait pas dépassé, mais nous constatons que le ministre a dépensé le double de ce que nous lui avions accordé et il demande au Parlement d'approuver sa conduite en votant l'argent nécessaire pour combler le déficit. Ce n'est pas un cas de nécessité urgente ou imprévue qui aurait justifié cette dépense.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans des cas semblables vous obtenez une autorisation du Gouverneur général.

M. SPROULE: On peut y pourvoir par une autorisation du Gouverneur général ou autrement et le Parlement fera peu d'observations en considération des circonstances; mais dans un cas comme celui-ci, un ingénieur intelligent aurait dû savoir quelle somme était nécessaire et il aurait dû faire un devis pour la dépense. Combien a-t-on employé de dragueurs de plus dans le courant de l'année qu'on ne s'attendait à en employer au début?

L'hon. M. PUGSLEY: On a employé une drague suceuse très puissante que l'entrepreneur a achetée spécialement pour ces travaux.

M. SPROULE: Combien y en a-t-il d'autres?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y en a cinq de plus.

M. SPROULE: Quand un marché a été signé et qu'il est prévu qu'une certaine quantité de travaux sera faite dans le courant de l'année, si le Parlement a voté l'argent et si le montant est un peu dépassé, il ne fera pas d'observations à ce sujet. Mais c'est aller un peu trop loin et c'est porter un défi aux principes fondamentaux du gouvernement parlementaire que de faire de grandes dépenses et de permettre à un ministre de venir ici et de dire simplement et sans s'inquiéter de rien: L'argent est dépensé et il faut le payer. Supposez que chaque ministre en fasse autant, ne voit-on pas facilement à quels abus cela peut conduire? Le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) s'est acquis la réputation d'être très entêté et d'agir à sa guise, qu'il ait tort ou raison et de faire ce qui lui plaît sans s'inquiéter du Parlement. La Chambre et le pays prennent note de tout cela. L'honorable ministre peut se conduire de cette façon jusqu'à une certaine limite, mais le jour de la rétribution viendra lorsque le public exprimera sa désapprobation pour sa conduite et celle de ses collègues qui ont commis des abus qui ne devraient pas être tolérés par le Parlement.

L'hon. M. PUGSLEY: J'admets que le Gouvernement ne devrait pas entreprendre des travaux qui ne sont pas autorisés par le Parlement. Mais le Parlement a maintes fois approuvé les grands travaux qui se font à Port-Arthur et à Fort-William. Le Parlement a été, d'année en année, parfaitement renseigné sur les dépenses.

Les travaux ont été exécutés d'après des plans préparés par les ingénieurs, d'accord avec les compagnies de chemin de fer qui établissent leurs terminus à Fort-William et à Port-Arthur. Le Parlement a été renseigné en détail sur ce que les travaux devaient coûter. Par conséquent le cas qui se présente est tout différent de ceux dont l'honorable député (M. Sproule) a parlé, quand il s'agit d'un gouverenement qui se lance dans de nouveaux travaux sans l'autorisation du Parlement.

M. SPROULE: Le dragage du port du Grand-Tronc-Pacifique n'est-il pas un ouvrage nouveau?

L'hon. M. PUGSLEY: Non. Comment est-il possible de faire un port dans la rivière Mission sans avoir un bassin à flot tournant?

M. SPROULE: Pourquoi le ministre n'a-t-il pas demandé un crédit pour cet ouvrage puisqu'il savait qu'on devait le faire?

L'hon. M. PUGSLEY: Permettez-moi de dire à l'honorable député ce qui s'est passé. Au commencement de l'année, M. Chamberlain, du Grand-Tronc-Pacifique, m'a dit: "Nous espérons pouvoir cette année prendre part au transport des récoltes."

M. SPROULE: A quel moment cela se passait-il?

L'hon. M. PUGSLEY: En mai ou en juin. Il m'a dit qu'il s'attendait à faire le transport des récoltes sur la ligne au mois d'octobre. La ligne d'Edmonton à Winnipeg devait être terminée, ainsi que l'embranchement du lac Supérieur à Fort-William et la compagnie avait été informée par les commissaires du Transcontinental que la partie des travaux nécessaires pour permettre ce transport serait terminée. Il déclara que ce serait bien malheureux si le Grand-Tronc-Pacifique ne pouvait pas utiliser son élévateur à Fort-William et le seul moyen de pouvoir l'utiliser était de draguer le canal—je crois sur une distance d'un demi-mille—entre la rivière Mission et l'élévateur. Je répondis à M. Chamberlain que je ne savais pas si je pourrais faire ces travaux car l'ouvrage pourrait coûter plus d'argent que le Gouvernement n'était autorisé à en dépenser cette année. Il insista et nous dit que ce serait bien déplorable si par un retard du Gouvernement dans les travaux de dragage le Grand-Tronc-Pacifique ne pouvait pas transporter la récolte de 1909. Je parlai de l'affaire à mes collègues, particulièrement à sir Richard Cartwright, ministre du Commerce et de l'Industrie et plus particulièrement chargé du commerce du pays. Je constatai qu'il était fort impressionné par la rapidité avec laquelle le commerce se développait dans cette région et par l'importance qu'il y avait à faire ce qui était raisonnable pour accorder les facilités nécessaires à Port-Arthur et à Fort-William.

Je fis venir l'entrepreneur et je fus informé par une personne qui était responsable des travaux, qu'il serait absolument impossible d'établir une communication entre la rivière Mission et l'élévateur, en draguant le chenal—car il s'agissait d'un chenal tout nouveau—à moins que l'entrepreneur n'achetât une drague suceuse très puissante qu'il ne pouvait se procurer qu'aux Etats-Unis. J'eus avec mes collègues une nouvelle conférence, dans laquelle je leur soumis toute la question, et ils décidèrent qu'en vue de cette circonstance pressante et urgente, si l'entrepreneur pouvait, grâce à une drague supplémentaire, faire les travaux que le Grand-Tronc-Pacifique désirait et qui paraissaient être dans l'intérêt de tout le pays, mais spécialement de l'Ouest, de façon à ce que la ligne fût ouverte au trafic, le 1er octobre, il était désirable de permettre aux entrepreneurs du dragage de mettre à l'œuvre une autre drague. Après avoir reçu cet encouragement les entrepreneurs se rendirent aux Etats-Unis, où ils achetèrent une drague suceuse très puissante, qu'ils amenèrent au Canada en payant les droits de douanes et qu'ils mirent à l'œuvre. Avec cette drague et les autres qu'ils possédaient déjà cela leur faisait un outillage de six dragues différentes. Ils purent draguer le chenal et établir une communication avec l'élévateur, de façon à permettre aux navires de faire le service entre la rivière Mission et l'élévateur. Nous avons fait notre part d'ouvrage et nous l'avons fait à l'avance puisqu'il était nécessaire que la compagnie transportât le grain assez tôt durant cette saison et je suis fier que notre département ait pu faire ces travaux à temps comme nous avions assuré au Grand-Tronc-Pacifique que ce serait fait. Mais cela n'a pu s'accomplir que parce que l'entrepreneur avait fait un nouvel effort et avait acheté ce supplément d'outillage. L'honorable député de Grey-est (M. Sproule) dit: Supposons que le revenu ait décliné? Dans ce cas je doute fort que nous eussions permis de pousser les travaux comme nous l'avons fait. Nous aurions probablement dit aux entrepreneurs : Vous devrez arrêter les travaux dans le chenal de l'élévateur du Grand-Tronc-Pacifique, car bien que nous désirions établir la communication avec l'élévateur cette année, pourtant étant donné l'état de nos revenus, nous ne croyons pas qu'il soit dans l'intérêt public de pousser l'ouvrage. Mais les revenus ont commencé à augmenter et ont continué à s'améliorer, de sorte que j'ai pris la responsabilité d'ordonner ces travaux d'accord avec mes collègues et particulièrement avec le ministre du Commerce et de l'Industrie, sir Richard Cartwright, qui est l'homme le plus prudent du Canada. Je crois que le Parlement devrait dire que nous avons bien agi.

Cela ne fait rien que les travaux s'accomplissent maintenant ou l'an prochain ou l'an passé car on doit se souvenir que les entrepreneurs avaient un marché pour une étendue fixe—non pour la durée d'une saison, mais pour l'ouvrage complet—et qu'ils avaient le droit de travailler aussi rapidement qu'ils le voulaient, mais avec l'entente qu'ils devraient attendre que le Parlement ait voté les fonds nécessaires pour les payer. Comme l'honorable député de Simcoe-nord (M. J. A. Currie) l'a dit au comité, même si une entreprise publique comprenait une dépense de $1,000,000, si on l'a confiée à un entrepreneur que l'on croyait capable de faire pour $500,000 de travaux, ferait-on des observations s'il avait pu en faire pour $750,000? L'entrepreneur emploie une grande quantité d'ouvriers, il se sert du meilleur outillage et arrive à faire pour $750,000 de travaux. Est-ce violer le principe d'un gouvernement responsable que de lui permettre d'agir ainsi? Y a-t-il là une violation de la loi du Parlement ? Ce serait mon devoir, comme ministre, de dire au Parlement que l'entrepreneur a fait des travaux plus rapidement que nous ne nous y attendions et je suis sûr que le Parlement accorderait volontiers l'argent nécessaire pour le payer. Il en est de même dans ce cas. Le Parlement a donné son autorisation à l'exécution complète de ces marchés.

M. GEORGE TAYLOR: Le député de Grey-est (M. Sproule) a parfaitement raison dans ce qu'il dit. Le ministre des Travaux publics a pris le mauvais moyen pour obtenir cet argent. S'il avait fait inscrire ce montant au budget principal pour l'année prochaine il aurait pu le comprendre dans la loi de finances qui a été adoptée l'autre jour et l'argent aurait été disponible plutôt qu'il ne le sera par ce moyen, parce qu'il sera impossible de le comprendre dans une loi de finances avant le 1er avril. S'il avait demandé cet argent de cette façon, il n'y aurait pas eu de difficultés.

M. EDWARDS: Je suis de l'avis des députés de Grey et de King (I.P.-E.) sur le principe qu'ils ont défendu. Nous siégeons ici pour décider comment nous dépenserons tant de millions de dollars. Nous avons une certaine somme à notre disposition et la Chambre décide comment elle sera partagée et dépensée dans différentes régions du Canada pour des travaux publics. Si l'étude des crédits a une raison de se faire, c'est parce qu'elle est soumise à l'appréciation de la Chambre qui fait le partage de l'argent d'après l'avis le plus sage de la majorité des députés. Le principe défendu ce soir par le ministre est, qu'après le vote des crédits, si les revenus augmentent, il a parfaitement le droit comme ministre des Travaux publics de dépenser l'augmentation du revenu sans s'adresser au Parlement pour obtenir l'autorisation de faire cette dépense.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit cela, j'ai dit que je pourrais être justifié de permettre à un entrepreneur de continuer son travail plus rapidement.

M. EDWARDS : Il ne s'agit pas de savoir si les travaux sont nécessaires à Fort-Williams ou à Port-Arthur; nous admettons qu'ils le sont et que l'on doit y dépenser beaucoup plus d'argent. Il s'agit de savoir si un ministre peut prendre sur lui, après que l'argent du pays a été divisé, de dépenser des centaines et des milliers de dollars sans obtenir l'autorisation du Parlement. Par exemple, l'an dernier j'ai demandé au ministre de dépenser quelques centaines de dollars dans mon comté, mais il m'a répondu que l'argent avait été employé et qu'il n'y avait plus de fonds disponibles pour ces travaux particuliers. Il n'a pas dit qu'ils étaient inutiles ou qu'ils n'étaient pas dans l'intérêt du public. Je prétends que dans la dépense de ces deniers, j'ai le droit comme tout député, d'exposer les demandes de mon comté à une part équitable de l'argent dont dispose la Chambre et de laisser la Chambre se prononcer pour dire si cet argent sera oui ou non dépensé. Je m'oppose à ce qu'un ministre de la couronne prenne sur lui l'autorisation de dépenser des centaines de mille dollars pour des travaux quelle que soit leur nécessité, sans en recevoir la permission du Parlement. Le ministre a parlé de faire des travaux publics qui coûteront $2,000,000 et il prétend qu'il pourrait dépasser les crédits d'une certaine année, si l'entrepreneur avait fait plus de travaux que n'en prévoit le crédit voté. Je ne pense pas qu'on puisse agir ainsi sans empiéter sur les droits qu'ont les autres parties du pays à une proportion équitable des deniers publics. Tout en admettant que les travaux en question sont nécessaires, je tiens à ce qu'on sache que je suis opposé au principe qu'un ministre peut dépenser $400,000 de plus que le montant qui a été autorisé par la Chambre.

M. J. A. CURRIE : Le ministre a oublié de dire qu'une commission avait été nommée à propos de ce port et avait décidé d'en faire un port national et que des plans avaient été adoptés en conséquence. Le Grand-Tronc-Pacifique, le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern ont modifié leurs plans pour les faire concorder avec ceux du Gouvernement. Le rapport a été soumis à la Chambre et on peut le trouver dans les documents de la session. Le Gouvernement exécute ses travaux et le Grand-Tronc-Pacifique a certainement ouvert à l'exploitation une vaste étendue de territoire qui doit être l'objet d'un service de transport. La voie ferrée a été achevée à Fort-William plus tôt que le Gouvernement ne s'y attendait. J'étais sur les lieux l'au-

tomne dernier et j'ai pensé que le Grand-Tronc-Pacifique devrait attendre au moins un an avant de pouvoir envoyer un bateau à son élévateur. Je suis heureux que le Gouvernement ait poussé les travaux. Des capitaux privés s'élevant à $2,000,000 ou $3,000,000 ont été employés à la construction de l'élévateur et il ne serait pas juste de laisser ces capitaux sans rapport pendant un an ou deux à cause de la lenteur du Gouvernement.

Il me fait plaisir d'apprendre que le ministre a décidé de pousser activement les travaux car il reste beaucoup à faire dans le port. S'il avait ordonné à l'entrepreneur de cesser les travaux parce que le crédit voté par le Parlement était épuisé, et si l'élévateur n'avait pas pu être utilisé, je suis certain que tout le Nord-Ouest serait ici et demanderait sa tête pour le punir de ce retard.

Si cet argent était employé à des travaux inutiles ou pour favoriser quelques amis politiques, l'honorable député de Grey (M. Sproule) aurait raison de protester, mais il s'agit d'une entreprise nationale intimement liée au grand problème du transport et je ne vois pas que le ministre soit à blâmer.

M. SPROULE: L'honorable député de Simcœ-nord (M. Currie) est libre d'excuser tant qu'il voudra la conduite du ministre; cela n'influera en aucune manière sur la ligne de conduite que j'entends tenir dans cette Chambre. Mon honorable ami donne lui-même la meilleure des raisons pour démontrer que le Parlement aurait dû être invité à voter cet argent l'an dernier, quand il dit que la commission a visité ce port et a fait un rapport qui a été déposé sur le bureau de la Chambre à la dernière session. Le Gouvernement connaissait ce rapport, il savait quels étaient les travaux à faire et il aurait dû demander un crédit au Parlement.

M. J. A. CURRIE: Je n'ai pas dit que le rapport avait été déposé l'an dernier. Il y a deux ans qu'il a été déposé et les travaux se poursuivent depuis trois ans, conformément à ce rapport.

M. SPROULE: La faute n'en est que plus grave, et ma prétention n'en est que meilleure, puisqu'il y avait plus longtemps que le Gouvernement était averti. Je ne suis pas opposé aux dépenses qui se font à Port-Arthur, qui est un port très important et si, à la dernière session, le ministre avait demandé un crédit double de celui qui a été mis dans le budget, je suis convaincu que la Chambre l'aurait voté.

C'est le principe que je défends, et je maintiens que ces dépenses sont illégales, quoi qu'en disent le ministre des Travaux publics et l'honorable député de Simcoe-nord. Je ne suis intéressé ni d'un côté ni de l'autre. L'honorable député de Simcoe-nord demande ce que les cultivateurs du Nord-Ouest auraient dit si l'élévateur n'avait pas été prêt et s'ils n'avaient pas pu y envoyer leur grain. Durant la dernière session on a annoncé que le Grand-Tronc-Pacifique transporterait la récolte de 1909 jusqu'à Port-Arthur. Cette nouvelle nous a été communiquée par des ministres de la couronne et quels hommes d'affaires sont-ils, puisque sachant cela, ils n'ont pas pris leurs précautions en temps utile? Si le Gouvernement avait demandé des crédits à temps, la Chambre les aurait votés et les travaux du port auraient été exécutés assez tôt pour permettre au Grand-Tronc-Pacifique de transporter le grain.

Le ministre dit que le président du Grand-Tronc-Pacifique s'est adressé à lui, au mois de mai ou juin dernier. A-t-il oublié que la session ne s'est terminée que le 19 ou le 20 mai?. Si c'est au mois de mai qu'il a reçu la demande de la compagnie, il aurait facilement pu expliquer à la Chambre ce qu'il fallait et cette dernière aurait voté l'argent nécessaire. Mais la compagnie a préféré attendre quelques jours après la clôture de la session. Comment se fait-il que la nécessité de ces travaux qui était connue quelques semaines après la clôture de la session, ne l'était pas quelques semaines auparavant?

Ces entreprises ne se décident pas tout d'un coup, sous l'inspiration d'un moment. Elles sont le résultat de plans longuement mûris pendant des mois et des mois. La compagnie a dû avoir des pourparlers avec le Gouvernement, les ingénieurs du département ont étudié la question, ont déterminé la nature des travaux à exécuter, la quantité de dragage à faire pour que le grain puisse être transféré dans l'élévateur. Tout cela été connu à l'avance et c'est pourquoi je dis que cet argent aurait dû être voté par le Parlement. La dépense fut-elle dix fois plus considérable je ne m'y opposerais pas, car je reconnais l'importance de ce port, mais je blâme la manière inconstitutionnelle adoptée par le ministre des Travaux publics et je dis que le Parlement doit condamner cette manière de conduire les affaires du pays.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas moi qui ai introduit cette manière; elle est en vigueur depuis quarante ans.

M. SPROULE: Pas du tout. Quelques milliers de dollars, ci et là...

L'hon. M. PUGSLEY: Le principe est le même.

M. SPROULE: Pour chaque dollar que le Parlement avait voté pour l'exercice vous dépensez $1.75. Le Parlement avait voté $600,000 et vous avez dépensé $1,025,000 et l'on ose dire qu'une pareille conduite est défendable. Je ne connais pas un principe de droit parlementaire qui puisse

faire excuser un pareil acte. J'ai dit tout ce que j'avais à dire sur la question et je me borne à répéter que le Gouvernement et le ministre des Travaux publics doivent être tenus responsables de cette dépense et que le pays devra leur en demander compte.

M. FRASER: Je ne m'oppose pas au crédit demandé pour ce port. Je suis peu au courant des mérites de la question, mais il y a ici, en jeu, un principe bien connu. La principale raison pour laquelle la Parlement est réuni, c'est pour surveiller l'emploi des deniers publics. Le principe de l'affection des crédits est maintenant admis par toutes les banques et institutions financières du pays. Toutes les dépenses doivent être approuvées par un conseil de directeurs, et quand il s'agit des deniers publics, par le Parlement. Dans les deux cas, le principe est le même.

L'an dernier le ministre des Travaux publics a demandé $600,000 pour ces travaux. La somme fut votée. Quelques mois plus tard, un nommé Chamberlain, un entrepreneur de l'endroit, le président d'une compagnie quelconque, venait le trouver...

L'hon. M. PUGSLEY: Il est le gérant du Grand-Tronc-Pacifique.

M. FRASER: ...et lui disait qu'il fallait une somme plus considérable que celle qui avait été votée. Cela se passait peu de temps après, et peut-être avant, la clôture de la session.

Le ministre consentit à dépenser $400,000 de plus. Dans quel but fait-il cette dépense? Pour faciliter le transport de la récolte. Or, le Grand-Tronc-Pacifique n'a transporté qu'un seul convoi de grain.

Le ministre a violé un principe fondamental du gouvernement constitutionnel. Quand bien même il s'agirait, comme le prétend l'honorable député de Simcoe-nord, d'un travail nécessaire, j'espère que le Parlement verra à ce que les affaires du pays soient conduites conformément aux principes du régime constitutionnel. Si ces principes doivent être méconnus, pourquoi prendre la peine de nous demander de nouveaux crédits pour ces travaux? Le ministre n'a qu'à continuer et quand tout sera fini, il viendra nous dire combien il a dépensé. A quoi bon cette comédie de demander $600,000, pour venir, à la fin de l'année, nous annoncer qu'on a dépensé au delà d'un million de dollars?

Je suis certain qu'en faisant un relevé des dépenses de l'exercice on constaterait que le Gouvernement a dépensé des centaines de milliers et même des millions de dollars sans l'autorisation du Parlement. De quel droit le ministre des Travaux publics ou tout autre membre du cabinet dépense-t-il un million de dollars sans y être autorisé par le Parlement? C'est le Parlement qui doit autoriser les dépenses et tout le monde admettra avec moi que c'est un principe et une règle dont nous ne devons pas nous écarter.

M. ARMSTRONG: Je désire savoir du ministre si les endroits où il fait faire du dragage par la drague à succion ne seront pas remplis de nouveau par le sable ou la terre venant du lac ou de la rivière. J'appellerai l'attention du ministre sur ce que je considère le côté le plus important de toute la question. A mon avis, l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) a parfaitement raison de blâmer une dépense aussi considérable faite sans l'autorisation du Parlement. Le ministre nous a donné le chiffre de toutes les entreprises de dragage concédées antérieurement à l'année courante, et je constate par l'addition, que le coût total de ces diverses entreprises s'élève à $350,000, ce qui laisse une différence de $75,000, comme coût des travaux que le ministre a concédés de sa seule autorité. A mon sens, c'est là le point le plus important de toute l'affaire.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député tient-il compte des $55,000 payés à la compagnie de dragage des Grands lacs pour creuser la rivière de 22 à 25 pieds?

M. ARMSTRONG: J'ai additionné $307,000, $15,000 et $31,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ajoutez à cela $55,000.

M. ARMSTRONG: J'ai compris qu'un nouveau marché a été fait pour cette somme de $55,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, pour creuser le chenal de 22 à 25 peids. Cela fait partie de la même entreprise.

M. ARMSTRONG: Ce n'est pas un nouveau marché?

L'hon. M. PUGSLEY: De nouvelles instructions ont été données aux entrepreneurs, mais tout cela doit être compris dans l'entreprise générale.

M. ARMSTRONG: Le prix est-il resté le même?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons payé un peu plus pour obtenir une plus grande profondeur.

M. ARMSTRONG: Dans ce cas, c'est un nouveau marché.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas une nouvelle entreprise. Tout cela fait partie des travaux exécutés dans le même port.

M. SPROULE: Combien paie-t-on en plus à la compagnie de dragage des Grands lacs, pour creuser jusqu'à 25 pieds au lieu de 22?

L'hon. M. PUGSLEY: Une partie du chenal avait déjà été creusée à 22 pieds, et quand il fut décidé d'ajouter 3 pieds, nous

avons donné instruction aux entrepreneurs de creuser jusqu'à 25 pieds, aux endroits qui n'avaient pas encore été dragués. Tous les calculs ont été faits avec beaucoup de soin par les ingénieurs. Je ne puis pas donner les prix exacts, mais je crois que le prix qui était de neuf cents pour 22 pieds, a été porté à onze cents et demi pour 25 pieds, ce qui est un prix très modéré.

M. SPROULE: Quel est le prix des travaux exécutés l'an dernier par la compagnie de dragage des Grands lacs?

L'hon. M. PUGSLEY: Je donnerai ce renseignement quand nous discuterons le budget principal.

M. ARMSTRONG: De nouveaux travaux représentant une somme de $75,000, y compris le creusage au port, ont été concédés l'an dernier.

L'hon. M. PUGSLEY: Les seuls travaux réellement nouveaux ont été faits par M. Phinn et s'élèvent à $10,000.

Port de Tiffin, améliorations, $23,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est destinée à payer les entrepreneurs pour du forage et du dragage, à une profondeur de 25 pieds à l'eau basse, dans le port de Tiffin, tête de ligne du chemin de fer Grand-Tronc. Le port de Tiffin est compris dans notre système national de transport et nous avons décidé de lui donner une profondeur de 25 pieds.

M. SPROULE: Quelle somme a été votée l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: $125,000, et nous avons dépensé $147,377.88.

M. SPROULE: Les travaux sont-ils complétés?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; nous les continuerons cette année.

M. SPROULE: Combien a-t-on dépensé dans ce port, et combien calcule-t-on y dépenser encore?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons déjà dépensé $384,000 à Tiffin, et l'ingénieur m'informe que l'ensemble des travaux coûtera $600,000.

Port de Victoria, améliorations, $36,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avions pour l'exercice courant un crédit de $150,000 et nous avons dépensé $185,526.

M. J. A. CURRIE: Aura-t-on une assez grande profondeur pour les navires du chemin de fer Pacifique-Canadien, à ces élévateurs?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; le chemin de fer Pacifique-Canadien est très satisfait de la manière dont ces travaux sont conduits.

M. J. A. CURRIE: Le ministre devrait demander un crédit suffisant pour que les ennuis que nous avons eus au sujet de Fort-William ne se renovellent pas. Il reste beaucoup de travaux à faire au port de Victoria.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que nous demandons un crédit suffisant.

M. SPROULE: Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, et des soumissions ont été demandées publiquement. Les prix sont: la roche, $2.25 par verge; autres déblais, douze cents et demi, quand il y a du remorquage; cailloux, $1.75; autres déblais, onze cents par verge cube, quand il n'y a qu'à les déverser.

M. SPROULE: Toute l'entreprise est concédée à une même compagnie?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. SEXSMITH: Quel est le prix estimatif de ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: $600,000.

M. CURRIE: Je crois qu'ils dépasseront cette somme.

L'hon. M. PUGSLEY: Peut-être la dépasseront-ils un peu. En réponse à mon honorable ami (M. Armstrong) je dois dire qu'à cet endroit, il y a la pente naturelle et que le lit est passablement dur, de sorte que les chances de remplissages sont très faibles.

M. CURRIE: Les rives et le lit de la rivière sont en argile rouge massive.

M. SPROULE: Alors pourquoi paie-t-on pour de la roche?

M. CURRIE: Il y a aussi du granit solide.

Crédit additionnel requis pour encourager le transport et la conservation du poisson frais, $20,000.

L'hon. Wm TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): Nous demandons ce crédit supplémentaire parce que ce service a tellement contribué au développement du commerce du poisson frais, que nous avons décidé de la continuer. L'explication complète de ces arrangements couvre deux pages et demie du dernier rapport du département de la Marine et des Pêcheries, commençant à la page 17. Le Gouvernement a entrepris de garantir un tiers du coût du transport à grande vitesse, jusqu'à Montréal, pour encourager l'expédition directe du poisson frais. Autrefois ce poisson arrivait à Montréal, par voie de Boston.

M. SPROULE: Quelle somme a-t-on votée pour ce service, l'an dernier?

L'hon. M. TEMPLEMAN: $25,000 jusqu'au mois de novembre dernier. Mais ce service a été trouvé si utile que le département a décidé de le continuer et il faut encore $20,000 pour couvrir les dépenses additionnelles. Le taux ordinaire du transport par messagerie, entre Port-Mulgrave ou Halifax et Montréal, est de $1.50 par 100 livres. Le département contribue pour un tiers, de sorte que le transport jusqu'à Montréal ne coûte que $1 par 100 livres.

M. SPROULE: Je ne voudrais pas laisser croire que je suis opposé à ce crédit, car je suis d'avis que tout ce qui est de nature à stimuler le commerce entre les provinces, est une excellente chose; mais je crois que le ministre éprouverait de grands embarras s'il entreprenait d'appliquer la même règle à tous les autres produits.

L'hon. M. FISHER: Nous le faisons depuis longtemps pour le beurre, le fromage et les fruits.

M. SPROULE: Le Gouvernement ne paie pas le tiers du transport par messagerie.

L'hon. M. FISHER: Nous nous y prenons autrement. Nous avons donné aux compagnies de chemin de fer la garantie qu'elles retireraient les deux tiers des taux ordinaires, par wagon. S'il n'y a pas assez de marchandises pour que la compagnie retire les deux tiers du prix d'un wagon, nous complétons la différence. Si la compagnie perçoit plus des deux tiers, elle nous donne crédit de l'excédent; à la fin de la saison, nous réglons les comptes et nous comblons le déficit. Ce service nous coûte environ $10,000 par an.

.M J. A. CURRIE: Je considère qu'il y a ici un grand principe constitutionnel en jeu. J'admets que c'est une excellente chose d'encourager l'expédition du poisson frais des Provinces maritimes à Montréal, et de payer une partie du transport jusque dans Ontario, où ce poisson fait concurrence à celui de nos pêcheurs des Grands lacs, mais je remarque que lorsqu'il s'agit d'une dépense faite pour la province d'Ontario, tout le monde paraît disposé à s'y opposer. Je ne veux pas faire preuve de provincialisme à propos de cette affaire, mais il me semble que le ministre de la Marine et des Pêcheries a commis la même erreur que le ministre des Travaux publics et que cet argent a été dépensé sans l'autorisation du Parlement.

M. GEORGE TAYLOR: Je comprends que c'est une sorte de prime accordée pour exclure le poisson américain de notre marché. Le marché était autrefois approvisionné par les commerçants de Boston et c'est pour mettre les commerçants canadiens en état de leur faire concurrence que cet argent est dépensé. L'intention est excellente et je suppose que l'augmentation des dépenses est due au développement de ce trafic. Le crédit, au lieu d'être le même que l'an dernier, devrait être augmenté.

M. CONMEE: Pourquoi les pêcheurs de la rive nord du lac Supérieur n'en retireraient-ils pas aussi quelque bénéfice? Ils sont presque aussi éloignés du marché de Montréal que les pêcheurs des Provinces maritimes, et ils sont aussi obligés d'expédier leur poisson par messagerie.

M. BLACK: Ils n'ont pas à lutter contre la concurrence américaine.

M. CONMEE: Oui. Les Américains expédient ici de la truite grise et du doré.

M. J. A. CURRIE: Les pêcheurs du lac Manitoba représentés par l'honorable député de Selkirk (M. Bradbury) prennent tous les ans pour deux ou trois millions de dollars de poisson qu'ils expédient aux Etats-Unis.

Pourquoi ne leur donne-t-on pas les mêmes avantages? Mais je répète qu'il y a ici un grand principe constitutionnel en jeu, et j'espère que l'honorable député de la Rivière-à-la-Pluie (M. Conmee) joindra ses efforts aux miens pour combattre ce crédit?

L'hon. M. TEMPLEMAN: L'idée était de venir en aide seulement aux pêcheurs maritimes.

M. CURRIE: Pourquoi?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Cette décision a été prise il y a un an ou deux en vue d'écouler le poisson de l'Atlantique sur les marchés de Québec et d'Ontario.

M. CURRIE: Les pêcheurs de l'Atlantique peuvent expédier leur poisson à Cuba, en Espagne et dans d'autres pays.

L'hon. M. TEMPLEMAN: J'avoue franchement que si le principe est bon dans un cas, il doit l'être dans l'autre et je conseillerais au département d'étudier la proposition de l'honorable député de la Rivière-à-la-Pluie (M. Conmee).

Pour se faire une idée du résultat de cette politique, il n'y a qu'à constater les importations des Etats-Unis dans le port de Montréal, le grand marché du poisson du Canada. En 1898, Montréal importait des Etats-Unis 753,000 livres de morue et 75,000 livres d'aigrefin et ces importations ont été réduites respectivement à 75,000 livres et 9,000 livres. Nous avons là la preuve que l'expédition directe des côtes de l'Atlantique a réussi à chasser le poisson américain.

M. SPROULE: Je pourrais faire observer à l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) que c'est une question qui ne prête pas au badinage. Le principe en cause est tout à fait différent de celui que nous dis-

cutions, il y a quelques instants. Ces dernières années, nous avons voté une loi accordant certains avantages à ceux qui expédient du beurre, du fromage et autres produits périssables dans des wagons frigorifiques, et nous avons voté $75,000 à cette fin. Mais il était clairement entendu que si ce trafic exigeait une plus forte somme, nous l'accorderions, dans la même proportion. Dans le cas qui nous occupe, le principe est exactement le même. Le Parlement avait décidé de payer le tiers du transport de ce produit et on avait calculé qu'un certain nombre de tonnes seraient expédiées, mais il arrive que les expéditions excèdent nos calculs, on ne viole pas le principe, en payant pour l'excédent dans la même proportion.

Ce n'est pas du tout la même chose qu'un excédent de dépense pour une entreprise publique. Dans ce dernier cas, les ingénieurs ont toutes les facilités voulues pour préparer les plans, calculer le coût, et soumettre le tout au Parlement ; le ministre n'a absolument aucune excuse pour dépenser le double du crédit voté.

M. J. A. CURRIE: L'honorable ministre de l'Agriculture pourvoit-il à l'établissement de compartiments frigorifiques dont se serviraient les expéditeurs du beurre en hiver?

L'hon. M. FISHER: Non.

M. J. A. CURRIE: On a fourni des compartiments frigorifiques à ceux qui se livrent à l'industrie de la pêche; l'honorable ministre nous demande d'ajouter à ce qui a déjà été fait à ce point de vue. Je prétends à nouveau qu'il s'agit d'un principe important au point de vue de la constitution.

L'hon. M. FISHER: Des compartiments frigorifiques ne sont pas nécessaires pour le beurre qu'on expédie durant l'hiver.

M. J. A. CURRIE: Pas plus, je suppose, que pour le poisson expédié durant cette saison.

L'hon. M. FISHER: Le poisson est expédié par les messageries et il n'est aucunement besoin de le mettre dans des compartiments frigorifiques.

Etablissements de pisciculture, montant requis pour payer les services spéciaux de M. W. S. Young qui a recueilli des œufs de poisson blanc destinés à l'établissement de pisciculture de Selkirk et de la Rivière-à-Beren, $100.

M. SPROULE: J'ai toujours pensé, depuis plusieurs années déjà, que le Gouvernement ne fait pas tout son possible pour établir ces piscicultures où il le devrait. Le poisson se fait de plus en plus rare dans nos rivières et dans nos lacs. La baie Georgienne est un des meilleurs endroits du Canada sous le rapport des pêcheries, mais on la dépeuple de poisson, et cela très rapidement. Chaque année d'immenses quantités de poissons et d'œufs de frai se trouvent détruites—en certains endroits—par tonnes et, pourtant, nous avons besoin de ces œufs-là. Ce sont les Américains qui s'en emparent pour les utiliser dans leurs établissements de pisciculture. Au lieu de détruire ces œufs de poissons, comme nous le faisons en quantités considérables parfois, nous pourrions les utiliser en créant des établissements de pisciculture sur les bords de la baie Georgienne et du lac Huron où l'on pourrait avoir soin de ce frai. On vient nous enlever ce frai sur les bords mêmes de la division électorale que j'ai l'honneur de représenter ici. On l'apporte à Ottawa où on le cultive avant de l'expédier, à des frais énormes, pour être distribué dans le lac ici et là. Cette pisciculture pourrait se faire avec d'aussi bons résultats sur les bords du lac, dans des cours d'eau qui conviennent parfaitement à cette culture. Une grande partie de ce frai se détruit au cours du transport et l'entretien de ces établissements piscicoles qui coûte si cher ne nous rapporte nul de ces avantages que nous retirerions si ces établissements se trouvaient près de l'endroit qui convient à la propagation de ce frai. A maintes et maintes reprises j'ai dénoncé cette politique égoïste et mal conçue.

J'ai cru, un certain temps, avoir la promesse de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il établirait un endroit où l'on cultiverait le frai du poisson sur le bord de la rivière qui passe par Thornbury pour traverser une partie de la division électorale que j'ai l'honneur de représenter, endroits où l'on pourrait faire au moins une douzaine de ces installations à proximité du lac. Je croyais avoir obtenu la promesse de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et j'ai constaté qu'il ne voulait que se moquer de tout cela et j'ai dû conclure qu'il n'avait aucunement l'intention de mettre à exécution l'idée qu'il avait énoncée. Je comprends qu'à Wiarton se trouve un de ces établissements. Cela est bien. Je voudrais qu'on en établît une douzaine sur les bords de la baie Georgienne et un autre à Southampton. A ces endroits on détruit chaque année des tonnes et des tonnes de poisson; que les eaux ont dépeuplé de poisson, voilà ce dont se plaint la population. On parle de préserver nos essences forestières et de planter de nouvelles essences partout où cela est nécessaire. On devrait en agir de cette façon dans le cas de nos pêcheries; nous devrions retirer le plus grand bénéfice possible de tous les avantages que la nature nous fournit à ce point de vue-là.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je suis porté à partager l'opinion que vient d'exprimer mon honorable ami (M. Sproule). Nous n'avons pas créé beaucoup d'établissements de pisciculture depuis ces dernières années. On m'informe qu'on se propose d'en ériger

un sur les bords du lac Supérieur, et nous avons reçu deux ou trois requêtes aux mêmes fins en ce qui regarde la baie Georgienne et d'autres localités situées sur les rives de ce lac. Nous étudions cette question à l'heure qu'il est.

M. SPROULE: Une de ces requêtes se rapporte-t-elle à la rivière du Castor?

L'hon. M. TEMPLEMAN: On ne m'a pas renseigné à cet effet. Je crois sincèrement que l'opinion exprimée par mon honorable ami est partagée par les fonctionnaires de ce département qui s'est toujours montré impatient d'établir des piscicultures. On compte trente-sept de ces établissements au Canada, dont les deux tiers ont été créés au cours de ces dix dernières années. Dans ma propre province on en trouve neuf, dont huit ont été fondés depuis dix ou douze ans. En Colombie-Anglaise nous sommes bien outillés pour la pisciculture du saumon. Ça toujours été la politique du ministère de créer des établissements semblables et d'entretenir la valeur de nos pêcheries par cette propagation artificielle. Si je puis réussir à convaincre le ministère, j'essairaie de faire construire des établissements de ce genre sur les bords des Grands lacs.

M. BLACK: L'honorable ministre se propose-t-il de cultiver le frai de l'alose à la station de pisciculture de Windsor?

L'hon. M. TEMPLEMAN: On me dit qu'on a déjà pourvu à cela et que les crédits principaux contiendront un article à cet effet.

Service de protection des pêcheries, montant supplémentaire requis, $30,000.

M. CROSBY: En quoi consiste ce service de protection?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Ce crédit nous permettra d'acquitter les dépenses de l'année dernière. Nous avons besoin de ce montant surtout dans le but d'une protection plus efficace des pêcheries du Pacifique. Cette question est très importante. Le Gouvernement ne peut compter que sur les services d'un croiseur, le "Kestrel". On a compris qu'il fallait un autre navire. C'est pour cela qu'on a retenu les services du " Joliffe ", un remorqueur puissant et considérable, ce qui nous a occasionné une dépense de $9,000 à $10,000. Un autre item considérable embrassé par ce crédit se rapporte aux réparations du croiseur de l'Etat, le " Kestrel." On n'avait jamais réparé ce navire construit en 1903. Après examen, on y a découvert des défectuosités sérieuses qu'il a fallu réparer, et cet ouvrage nous a coûté $13,000.

Ministère des Postes, service extérieur, autre montant requis, $300,000.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): De ces $300,000 on consacrera $60,000 aux augmentations statutaires décrétées, l'année dernière, pour les plus humbles fonctionnaires du ministère des Postes, service extérieur. On consacrera $40,000 aux fins d'améliorer le service des chemins de fer des malles britanniques entre Montréal et Rimouski. Ce montant est payé à l'Intercolonial. Quant à la balance de $200,000, l'année dernière, quand les crédits furents préparés nous étions encore sous l'influence d'une réduction de revenus, et je croyais pouvoir suivre l'exemple de certains de mes collègues et pratiquer une politique d'économie et de retranchement. Nous avons donc retranché ce montant, mais nous avons constaté depuis qu'à cause de l'expansion des affaires du pays, de la livraison du courrier dans nos campagnes et de la mise en vigueur de notre politique qui consistait à multiplier les différents services postaux changés d'hebdomadaires à semi-hebdomadaires, et de semi-hebdomadaires à tri-hebdomadaires et quotidiens, nous ne pourrions exécuter cette réforme sans le montant dont nous avions essayé de nous dispenser.

M. SPROULE: Quel a été le coût de la livraison du courrier à domicile et jusqu'à quel point a-t-on appliqué cette réforme?

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai ici un tableau qui fournira tous les renseignements demandés par l'honorable député.

ETAT relatif à la distribution rurale du courrier au Canada pour la période finissant le 30 novembre 1909.

Division.	Nombre des lignes autorisées.	Nombre des lignes pour lesquelles le taux autorisé est accepté.	Nombre des lignes pour lesquelles le taux autorisé est refusé.	Nombre total des boîtes louées.	Coût de l'usage des boîtes pour quatre ans.	Augmentation du coût du service du courrier pour quatre ans.	Augmentation totale du coût du service de la poste (y compris le coût de la distribution rurale) pour quatre ans.
					$ c.	$ c.	$ c.
Ile du Prince-Edouard	33	21	8	428	1,594 00	2,720 48	4,314 48
Nouvelle-Ecosse	4	4	.....	41	148 00	.....	148 00
Nouveau-Brunswick	15	9	3	193	648 00	1,574 80	2,222 80
Québec	8	5	3	58	223 00	760 00	983 00
Montréal	1	1	.....	.....	.....	.....	.....
Ottawa	7	3	4	80	311 00	706 40	1,017 40
Kingston	23	14	7	362	1,440 00	4,448 00	5,888 00
Toronto	38	18	14	486	1,936 00	4,637 00	6,573 00
London	104	56	38	1,595	6,236 00	16,793 68	23,029 68
Winnipeg	28	14	11	143	432 00	5,277 52	5,709 52
Moosejaw	8	8	.....	81	214 00	680 00	894 00
Saskatoon	3	3	.....	6	18 00	.....	18 00
Edmonton	13	12	1	106	312 00	20 00	332 00
Calgary	6	4	.....	47	135 00	178 40	313 40
Vancouver	6	2	4	83	309 00	3,412 00	3,721 00
Victoria	5	4	.....	20	75 00	.....	75 00
Totaux	302	178	93	3,729	14,031 00	41,208 28	55,239 28

M. ARMSTRONG: L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire où l'on dépense la plus grande partie de cet argent?

L'hon. M. LEMIEUX : C'est surtout dans les provinces de l'Ouest, sur les nouveaux systèmes de chemins de fer, le chemin de fer canadien du Nord et le Grand Tronc-Pacifique. Je sais qu'on a établi de quarante à cinquante bureaux de poste sur ces lignes-là depuis deux ou trois ans. A l'origine les recettes étaient de $25, $30, $40. Je me rappelle que le bureau de poste qui nous a rapporté le plus fort revenu était celui de Wainwright, un point sur le Grand-Tronc-Pacifique. Les revenus représentaient alors environ $175, tandis qu'aujourd'hui ce bureau nous rapporte près de $1,000. Cela nous fait voir les progrès du pays dans ces nouvelles régions. De nouvelles colonies se développent où il faut ouvrir des bureaux de poste. C'est là que se transigent maintenant le plus d'affaires, mais dans les parties plus anciennes de cette région, nous établissons des bureaux de poste, dans le but de diminuer la distance entre les bureaux auparavant établis et de fournir plus de commodités sous ce rapport à la population intéressée.

M. ARMSTRONG : J'aperçois l'honorable représentant du Yukon (M. Congdon) en arrière de l'honorable ministre et je me demande s'il va solliciter un crédit destiné à augmenter l'état de choses qui existe dans cette partie du pays sous le rapport des commodités postales, des avantages au point de vue du courrier. Je constate que l'année dernière on a dépensé de ce chef $135,000 pour le Yukon.

L'hon. M. LEMIEUX : Il nous faut faire face à des circonstances spéciales quant au Yukon. Cette entreprise n'est pas profitable étant donnés les prix que nous devons payer pour ce service et les distances qu'il faut parcourir pour atteindre les campements miniers dispersés par toute cette région. Non, cette entreprise n'est pas profitable, mais, tout de même, nous devons maintenir ce service. Il nous faut être en état de faciliter le transport d'une lettre du nord au sud, de l'est à l'ouest au prix de deux cents. Du ministère des Postes nous nous enorgueillissons de ce que les personnes établies aux points les plus éloignés du Canada peuvent expédier et recevoir des lettres. Comme exemple du développement des avantages qu'offre le service des postes dans l'Ouest, je puis dire que depuis 1908, nous avons établi dans le seul district de Medecine-Hat près de soixante bureaux. Cela fait voir le développement rapide de l'Ouest et combien il est difficile de prédire le montant qu'on dépensera au cours d'une année. C'est pour cette raison que je suis obligé de venir, aujourd'hui, demander un crédit supplémentaire de $200,000.

M. FRASER : Quelles sont les conditions exigées lorsqu'on demande la distribution du courrier à la campagne ?

L'hon. M. LEMIEUX: J'adresserai une petite brochure à mon honorable ami où il trouvera les instructions et les moyens à prendre en vue de l'établissement de la distribution rurale du courrier.

Pour pourvoir à la nomination de M. R. G. Mercer, en qualité de surintendant du service du courrier par chemin de fer à London, aux appointements annuels de $1,500, à compter du 1er avril, 1909, $1,500.

M. SPROULE: S'agit-il d'une nouvelle nomination?

L'hon. M. LEMIEUX: Non, il s'agit de remplacer un autre fonctionnaire M. Mercer a été employé depuis 1872, d'abord, au bureau de l'inspecteur, puis, à celui du surintendant du service de la poste par chemin de fer. A la mort de l'ex-surintendant au mois de juillet 1905, M. Mercer fut chargé de ce district et, en cet emploi, il a donné pleine et entière satisfaction. Il est reconnu pour être un commis de première classe. Il reçoit maintenant le maximum des appointements, c'est-à-dire $1,500. D'après le statut, cependant, nul ne peut remplir la fonction de surintendant à moins qu'il n'ait occupé durant deux ans et demi la position de commis du courrier à bord d'un chemin de fer. M. Mercer n'a jamais rempli cette fonction et, c'est la raison pour laquelle il faut pourvoir à sa nomination par un article inséré aux crédits.

M. SPROULE: Dans ce cas, l'honorable ministre agit délibérément et d'une manière flagrante contre les dispositions de la loi relative au service civil.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce fonctionnaire a atteint le maximum de ses appointements; nous voulons simplement changer son titre mais il continuera à recevoir les mêmes appointements. Il a rempli cette fonction depuis 1905.

M. SPROULE: En cette qualité?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, mais il n'avait pas le titre.

M. SPROULE: Si je ne me trompe, l'honorable ministre dit que la loi stipule qu'une personne remplissant la fonction de surintendant doit être employée deux ans et demi. Si le fonctionnaire en question a été employé depuis 1905, cela fait plus que deux ans et demi. L'honorable ministre doit faire erreur dans son explication. Je suis porté à croire que ces appointements sont votés à ce fonctionnaire parce que ce dernier n'a pas rempli les conditions exigées par la loi du service civil.

L'hon. M. FISHER: Je ne connais pas assez les détails de cette affaire pour pouvoir les expliquer, mais d'après les nouveau statut relatif au service civil, on ne peut voter d'appointements de cette nature à moins que le nom de l'intéressé ne soit mentionné dans un crédit, et j'imagine que c'est la raison de ce crédit particulier. On peut avoir payé ce montant d'une autre façon, mais il faut, d'après la disposition de la loi relative au service civil, que cet item contienne le nom de l'intéressé.

M. LENNOX: Je veux appeler un instant l'attention de l'honorable ministre sur certaines correspondances que j'ai reçues relativement au "Cotton's Weekly" publié à Cowansville.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami est-il socialiste?

M. LENNOX: Ce n'est pas la question.

L'hon. M. LEMIEUX: Non pas.

M. LENNOX: Je n'ai pas besoin d'être socialiste pour vouloir qu'on rende justice. J'ignore si l'on a commis une injustice en cette affaire, mais quelques-uns de mes électeurs m'ont demandé d'appeler l'attention de l'honorable directeur général des Postes sur ce qu'ils appellent un grief. J'ai reçu une lettre de M. McQuarrie, un citoyen de la ville de Barrie, qui est un socialiste avoué, mais qui est aussi un homme que je tiens en très haute estime. J'ai également reçu une requête de certaines personnes qui vivent tout près de moi dans le petit hameau où je réside et toutes me représentent qu'une injustice a été commise. J'enverrai cette requête à l'honorable directeur général des Postes. J'ignore si c'est un bon ou un mauvais journal, mais ceux qui m'écrivent prétendent qu'on les a maltraités sous un certain rapport. Je lis dans une copie de ce journal qui m'a été adressée ainsi qu'à d'autres membres de la Chambre, une lettre à l'honorable directeur général des Postes où l'on se plaint de ce que, par un ordre récent, le directeur de la poste à Cowansville a exigé seize fois le montant auparavant exigé pour le port de cette publication. S'il s'agit d'un journal qui est indigne de jouir du privilège de passer par le courrier, on devrait le faire disparaître complètement sous ce rapport, mais il a le droit de profiter des privilèges de la poste, on ne devrait lui réclamer que le montant exigé des autres publications. En ma qualité d'homme public représentant ceux qui m'ont adressé ces lettres, je tiens à exposer carrément cette affaire à l'honorable directeur général des Postes et à lui demander une explication.

M. CROSBY: J'avais reçu des lettres semblables à celles adressées à mon honorable ami (M. Lennox) et j'endosse les affirmations qu'il a faites. Si cette publication est telle qu'on ne peut l'expédier par la poste, on devrait ne plus la permettre, mais si elle a le droit d'être traitée, quant aux privilèges de la poste, en la fa-

çon dont on agit à l'égard des autres gazettes, je réclame pour ceux qui s'intéressent à cette publication un traitement juste, raisonnable et impartial.

L'hon. M. LEMIEUX: Quand je me suis permis une remarque à l'adresse de mon honorable ami (M. Lennox), il y a un moment, il a dû comprendre que je voulais badiner.

M. LENNOX: Oh! certes, je n'en suis aucunement froissé.

L'hon. M. LEMIEUX: Il est fort juste que mon honorable ami demande la raison des plaintes faites par M. Cotton, l'éditeur du "Cotton's Weekly". J'ai reçu force lettres de toutes les parties du pays, non seulement de gens qui croient aux doctrines socialistes, mais encore d'autres citoyens qui réclament un traitement égal pour toutes les sectes qui composent la communauté. Je puis dire immédiatement qu'il n'y a pas eu de défaveur quelconque à l'endroit du "Cotton's Weekly". Si ce journal avait publié les articles contraires aux bonnes mœurs, il n'aurait pu être expédié par le courrier, ainsi qu'on le fait dans d'autres cas. Mais le "Cotton's Weekly" n'est pas une publication de cette espèce. Par suite d'une erreur commise par le directeur de la poste où ce journal est publié, on a permis l'expédition de ce dernier, par le courrier, mais en paquets, en exigeant le tarif réclamé comme si ce journal eût été adressé aux abonnés de bonne foi. Il existe un tarif postal pour les souscripteurs "bona fide". Il est un autre tarif pour les journaux expédiés en paquets. Dès que le fait eût été signalé au département, ce dernier a exigé des éditeurs, le tarif légal, et de là tout le trouble. Je répète qu'il n'y a pas de défaveur quelconque. M. Cotton croit que nous traitons avec défaveur sa gazette parce que ce journal est socialiste, mais le ministère n'entretient pas d'idées semblables. En réalité, M. Cotton expédie sa gazette en paquets à certains individus qui les distribuent à d'autres particuliers.

M. LENNOX: Ces exemplaires ne sont pas adressés séparément à telle ou telle personne?

L'hon. M. LEMIEUX: Non. Mon honorable ami (M. Lennox) est un membre distingué du barreau et il connaît parfaitement la définition, au point de vue légal, des termes "abonné de bonne foi" employés dans ce sens. Toute cette difficulté se résume à ce que M. Cotton adresse en paquets des numéros de sa gazette à un individu qui les distribue ou qui les vend à d'autres personnes, et cela ne constitue pas un "abonné de bonne foi" tel que défini dans la loi relative aux Postes.

M. CROSBY.

Le ministre des Postes a reçu des centaines de plaintes contre cette prétendue tentative faite par ce dernier dans le but de faire disparaître cette gazette à cause de son caractère socialiste, et j'ai répondu à chacun de ces correspondants pour lui expliquer parfaitement la question. Il n'y a pas de défaveur au ministère des postes à l'endroit de toute opinion respectable que n'importe quel citoyen peut avancer. Quant aux opinions des socialistes, je dirai que je respecte l'opinion d'idées des travailleurs; que je respecte les opinions de toutes les classes de la communauté, et que je ne voudrais aucunement me servir de ma position pour supprimer tout ce qui est de nature à faire connaître une opinion respectable. M. Cotton se trompe du tout au tout en cette affaire. Il s'est donné la peine d'écrire à ses amis par tout le pays pour leur demander d'écrire au ministre des Postes pour dire que nous voulions faire disparaître sa gazette. Tel n'est pas le cas. Nous exigeons simplement de lui le tarif qu'on impose dans tous les cas semblables. L'autre jour, en réponse à une question, j'ai fait connaître l'aspect de cette affaire au point de vue légal et mon opinion, on la trouvera dans les "Débats."

M. LENNOX: Dois-je comprendre, d'après ce que vient de dire l'honorable directeur général des Posotes, que le tarif imposé au "Cotton's Weekly", à Cowansville,, en paquets ne portant pas d'adresses particulières, est exactement celui qu'on exigerait d'une autre publication hebdomadaire du même endroit, quelles que soient les opinions de cette dernière?

L'hon. M. LEMIEUX: C'est bien cela.

M. LENNOX: Dans ce cas, si ces journaux étaient adressés à des abonnés de bonne foi et placés en paquets, ils pourraient être expédiés par le courrier à un tarif moins élevé?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui.

M. LENNOX: L'honorable directeur général des Postes nous a dit qu'il a répondu à un grand nombre de lettres. A-t-il répondu à M. Cotton?

L'hon. M. LEMIEUX: M. Cotton m'a adressé hier une lettre d'une nature personnelle dans laquelle je constate avec peine qu'il m'insulte grossièrement; mais j'ai ignoré ses insultes et j'ai répondu au fait. J'a signé ma réponse cet après-midi. Il est sous l'impression—ce en quoi il se trompe—qu'il est maltraité, alors que le ministre des Postes n'en agit à son endroit que comme il le fait à l'égard de tout autre propriétaire de journal au Canada.

M. ARTHURS: Puisque nous en sommes à discuter cet item, je tiens à appeler l'attention de l'honorable directeur général des Postes sur le service du courrier dans

le district de Parry-Sound. Certaines nouvelles lignes de chemins de fer traversent ce district et, pourtant, dans un grand nombre de cas la population continue à recevoir son courrier par les anciennes routes; dans certains cas même on se sert d'une voiture pour ce transport à quinze milles de distance alors qu'il existe une voie ferrée qui passe à une distance, d'un ou de deux milles. J'estime qu'il serait opportun pour l'honorable directeur général des Postes d'envoyer un inspecteur faire une enquête au sujet de ce service et faire rapport.

L'hon. M. LEMIEUX: Il me fera plaisir de donner aux chemins de fer la préférence dans chaque cas et je puis dire à mon honorable ami que lorsqu'une voie ferrée est terminée, la compagnie intéressée ne perd pas de temps à s'adresser au ministère pour lui demander le privilège de transporter les malles de Sa Majesté. A tout événement, si mon honorable ami veut me signaler une compagnie de chemin de fer qui ne transporte pas le courrier, j'étudierai la question.

M. ARTHURS: A ce propos, je puis citer un cas. Dans mon comté se trouve une ville qu'on appelle Byng-Inlet qui se trouve desservie, quant au courrier, par le chemin de fer canadien du Pacifique, je crois, tous les deux jours. Il n'y a pas de service de retour au sud, et une lettre adressée de Byng-Inlet à Parry-Sound prend la route du nord jusqu'à Sudbury pour se rendre de là à North-Bay puis à Toronto avant de revenir à Parry-Sound. De cette façon il faut six ou sept jours à cette lettre pour atteindre la destination alors qu'un homme pourrait descendre en suivant la voie et réussir à livrer cette lettre en quelques heures. C'est là un cas, et je pourrais en citer un grand nombre d'autres, et j'estime que l'honorable ministre ferait bien de donner instruction à son inspecteur de s'enquérir de tout ce qui concerne le service du courrier dans ce district.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

Sur proposition de l'honorable M. Fisher, la séance est levée à onze heures et demie du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 21 mars 1910.

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

1re LECTURE

De trois projets de loi:

Le 1er (bill n° 177-GG), provenant du Sénat, déposé par M. Broder, tendant à constituer en corporation la Morrisburg Ferry Dock Company;

Le 2e (bill n° 178-II), provenant du Sénat, dépose par M. Perley, tendant à constituer en corporation la compagnie de force et de transmission d'Ottawa et de Montréal;

Le 3e (bill n° 179-WW), provenant du Sénat, déposé par M. Knowles, pour faire droit à Helena-Miller Fleming.

DEPOT DE RAPPORTS.

Par l'honorable M. Graham, la statistique des canaux.

Par sir Wilfrid Laurier, la liste des actionnaires des banques autorisées.

LES NEGOCIATIONS AVEC LES ETATS-UNIS CONCERNANT LE TARIF.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud): Monsieur l'Orateur, je désire lire une nouvelle parue dans le "Citizen" d'aujourd'hui et qui me donnera lieu de poser une question au ministre des Finances (M. Fielding). La voici:

L'honorable W. S. Fielding revient. La conférence relative au tarif à Albany, se termine de façon la plus amicale. On dit que la probabilité d'une guerre de tarifs s'est éloignée et on s'attend à un règlement des difficultés. La conférence a duré toute la journée d'hier, mais aucune décision n'a été prise, dit le président Taft. Le ministre canadien est parti pour Ottawa et il ira peut-être à Washington à la fin du mois.

(Dépêche particulière au "Citizen".)

Albany (N.-Y.), 20 mars.—Il n'y aura probablement pas de guerre de tarifs entre les Etats-Unis et le Canada. La perspective de la paix commerciale avec le Dominion est plus brillante ce soir qu'elle n'a jamais été depuis que le président a donné à entendre que la situation était critique.

En vertu d'une entente entre le président Taft et l'honorable W. S. Fielding, la maison du gouverneur de l'Etat a remis ce soir la déclaration suivante destinée à la publication:

"Le président et M. Fielding ont été en conférence aujourd'hui pendant plusieurs heures relativement au tarif. Aucune décision n'a été prise, et la situation en est toujours aux négociations amicales".

Malgré l'heure avancée à laquelle a pris fin le banquet du University Club, M. Fielding et M. Charles M. Pepper, qui est venu de Washington à titre de représentant du secrétariat d'Etat, étaient rendus à la maison du gouverneur à neuf heures et demie, ce matin. Ils entrèrent aussitôt en conversation privée avec M. Taft et restèrent avec lui jusqu'au moment où il dut les quitter pour tenir sa promesse de se rendre à l'église en compagnie du gouverneur Hughes. Le ministre canadien et M. Pepper sont revenus à l'hôtel Ten-Eyck en causant d'une façon amicale, mais ils sont retournés à la résidence officielle du gouverneur assez tôt pour reprendre l'entretien avec le président, après le lunch auquel le

comte Grey et M. Fielding, ainsi que le président, avaient été invités par le gouverneur Hughes et son épouse.

Après le lunch, la conférence reprit et se continua jusqu'à quatre heures de l'après-midi alors que le président pour remplir une promesse de longue date, assista à une réception chez ses amis, M. et Mme Ward. M. Fielding et M. Pepper revinrent de nouveau à l'hôtel. Ils se rendirent à l'appartement occupé par le ministre des Finances du Canada et se mirent à revoir certains articles du tarif dans le dessein de trouver la base d'une entente qui plairait aux deux parties et permettrait au président de ne pas appliquer aux importations canadiennes le tarif maximum après le 31 de mars, tel que prescrit par la loi Payne-Aldrich.

Je demanderai au ministre des Finances si ce compte rendu est exact en substance et s'il y a eu hier, à Albany, une conférence relativement au tarif entre le président des Etats-Unis et notre ministre des Finances, ainsi que l'allègue la dépêche que j'ai lue. L'invitation du président que le Gouvernement a acceptée avait-elle trait à une conférence le dimanche?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Sur l'invitation du président des Etats-Unis, je me suis rendu à Albany et j'ai eu l'honneur et le plaisir de le rencontrer tant samedi que dimanche. Nous avons discuté des questions dont la solution, je l'espère, contribuera à la paix, au bon ordre et à la bonne administration des deux nations. Il ne pouvait pas y avoir de meilleure œuvre dominicale.

LE TRAITE ENTRE LE JAPON ET LES ETATS-UNIS.

M. S. HUGHES: Dans le "World", de New-York, édition du vendredi 18 de mars, je trouve au sujet du traité entre le Japon et les Etats-Unis une dépêche dont voici un extrait:

L'Angleterre désire rompre son traité avec le Japon et celui-ci, dit-on ici aujourd'hui, consent à la dégager à l'expiration de la convention Lansdowne-Hayashi. Toutefois, le Japon désire avoir l'appui d'un gouvernement en Orient, sans s'engager à faire la lutte à aucune nation.

La raison en est que le Japon ne se sent pas capable de prendre soin du développement commercial et industriel de la Chine, mais il nourrit aussi des doutes quant aux motifs qui inspirent les propositions de certains gouvernement européens. Grâce aux Etats-Unis qui sont prêts à favoriser les progrès de l'Extrême-Orient en conformité de toutes les conditions " d'égalité commerciale " qu'ils imposent et sans autre motif d'agrandissement territorial, le Japon comprend que l'avenir et la paix de la Chine sont assurés.

Points du nouveau projet.

Les points à ajouter au nouveau projet, qui n'étaient pas inclus dans la convention Root-Takahira et ne pouvaient pas l'être, malgré le peu de précision de sa rédaction:

M. LENNOX.

1. Affermissement en Asie, principalement sur le rivage du Pacifique.

2. Comprendre la Grande-Bretagne dans le traité si elle désire en faire partie, grâce à son alliance avec l'empire, en confondant les intérêts des trois pays, ou briser complètement avec l'Angleterre, sans aucunement mettre en danger les intérêts britanniques.

3. Meilleure définition des droits de pêche.

4. Que la mise en péril des droits de l'une ou l'autre des deux nations obligeant à sauvegarder les intérêts et les droits communs et mutuels ne doit pas être interprétée comme un acte d'hostilité mais comme une occasion d'avoir recours à l'arbitrage ou à une autre solution.

6. Le Japon s'engagera à maintenir la paix tant que sa souveraineté ne sera pas menacée.

Si les Etats-Unis lui reconnaissent le droit moral de guider et d'administrer la Mandchourie chinoise et le bassin du Pacifique en général, le Japon ne s'opposera pas aux entreprises de la Russie, et ne réclamera pas d'autre droit que celui d'être l'ami commun de tous les intéressés; en cas de différends, l'affaire sera soumise à la décision des gouvernements compris dans le traité.

Par courtoisie envers les puissances, elles seront mises au courant du fait que le Japon désire conclure avec les Etats-Unis une entente cordiale plus stable et mieux définie.

Vu que, dans cette dépêche, le Pacifique est presque considéré comme un océan sur lequel les Etats-Unis, le Japon et la Grande-Bretagne (celle-ci, j'imagine, étant surtout intéressée à cause du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande) doivent exercer leur domination, puis-je savoir si le Gouvernement se propose de prendre des mesures afin de sauvegarder, par l'entremise de l'empire, les droits du Canada, dans le traité projeté.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je dois apprendre à mon honorable ami que les autorités impériales ne nous ont adressé aucune invitation à ce sujet.

LES NEGOCIATIONS AVES LES ETATS-UNIS RELATIVEMENT AU TARIF.

M. SPROULE: Le ministre des Finances est-il en mesure de nous renseigner sur l'état des négociations qui ont lieu entre lui ou le Gouvernement et le président Taft relativement au tarif.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Tout ce que je puis dire à l'honorable député, c'est que je ne crois pas qu'en faisant actuellement une déclaration je servirais le dessein louable qu'il a en vue, et que nous devons tous avoir en vue.

Il s'agit de questions qui peuvent être réglées à la suite de négociations amicales, et il ne serait pas à propos de dire plus que cela pour le moment. J'espère pouvoir à une date très rapprochée donner plus de renseignements à la Chambre.

LE TRAITE RUSH-BAGOT.

M. BOYCE: J'ai lu dans un journal, au moins, qu'il avait eu quelque correspondance dans le but d'arriver à une modification, sinon à l'abrogation complète du traité Rush-Bagot, de façon à permettre aux navires-écoles et aux croiseurs cuirassés à remonter jusqu'aux Grands lacs, chose qui n'est pas permise par le traité présentement. Y a-t-il eu quelque correspondance de ce genre, et dans l'affirmative est-on arrivée à un résultat quelconque?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Les Etats-Unis nous ont invités à faire une révision du traité Rush-Bagot, et je ne sache pas qu'il y ait eu rien autre chose à part cela.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. BRADBURY: Je voudrais savoir si les documents demandés concernant un rapport fait par M. Williams au sujet de la réserve sauvage de Saint-Pierre seront bientôt déposés.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): On s'occupe dans le moment à préparer ces documents, et j'espère pouvoir les déposer sur le bureau de la Chambre d'ici à quelques jours.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL DU CHEMIN DE FER DE L'EST DE LA BAIE JAMES.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion du projet de loi (n° 128), déposé par M. Girard, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de l'Est de la baie James.

Sur l'article 11.

M. LENNOX: Cet article a été longuement discuté devant le comité des bills privés, et l'honorable ministre était présent lorsque le bill a été adopté. Autant que je me souviens, cet article autorise la compagnie à acquérir de la force ou énergie électrique, dont elle peut vendre le surplus; mais la compagnie n'a pas le droit de construire des barrages ni de produire l'énergie, la force ou l'énergie électrique. Je ne puis comprendre comment cette compagnie peut avoir le droit de disposer d'un surplus de force si elle n'en doit acquérir que ce qui est nécessaire pour son propre usage.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): C'est une chose qui peut très bien arriver. La compagnie peut avoir besoin de 10,000 h.p. pour les fins de son entreprise. Il se peut aussi qu'elle ait à acheter cette énergie de quelqu'un qui en a 11,000 h.p. à vendre qu'elle serait obligée d'acheter en entier. Ce bill lui donnerait le pouvoir de revendre cet excédent de 1,000 h.p.

M. LANCASTER: Les mots "non par expropriation" seront dans le bill?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. LENNOX: C'est une bien pauvre raison. Si cette compagnie de chemin de fer a besoin d'une certaine quantité de force et en achète une de plus qu'il lui faut, ce ne serait pas un grand tord pour elle si elle ne pouvait pas le revendre. Il me semble y avoir quelque anguille sous roche cachée sous ce langage innocent. Le bill semble être une tentative de s'emparer de pouvoirs hydrauliques qui ne seront pas utilisés pour les fins de chemin de fer, comme ils devraient l'être.

L'hon. M. EMMERSON: L'article dit-il dans toutes les municipalités où la compagnie est autorisée à faire passer son chemin de fer" ou "à tout endroit dans le district à travers lequel le chemin de fer est déjà construit"?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'article est conçu ainsi qu'il suit:

11. Pour les fins de son entreprise, et subordonnément aux dispositions de l'article 247 de la loi des chemins de fer, la compagnie peut acquérir de la force ou énergie électrique ou autre qui peut être transmise et délivrée à tout endroit dans le district à travers lequel la construction du chemin de fer est autorisée, et elle peut recevoir, transpormer, transmettre, distribuer et fournir cette force ou énergie sous toute forme quelconque, céder l'excédent, et en percevoir des taxes et rémunérations; mais ces taxes et rémunérations ne peuvent être exigées ni perçues tant que le tarif n'en aura pas été approuvé par la commission des chemins de fer pour le Canada, laquelle peut aussi, quand il y a lieu, reviser ce tarif.

L'hon. M. EMMERSON: Dans les autres bills de même genre, nous nous sommes bornés à mentionner les municipalités dans lesquelles le chemin de fer est construit, et non pas où la compagnie est autorisée à construire; la raison en est que le chemin de fer doit être construit avant que la compagnie puisse distribuer de l'énergie électrique. Autrement la compagnie pourrait ne jamais construire son chemin de fer et se contenter de transmettre et distribuer de l'énergie électrique. Je crois que nous devrions suivre la pratique adoptée jusqu'ici à l'égard des autres bills et rayer les mots "autorisé à construire."

M. SPROULE: Je croyais que cette modification avait été faite par le comité des bills privés, où nous avons eu une discussion à ce sujet. On a appelé l'attention du comité sur le fait que la compagnie ne pourrait construire que deux milles de son

chemin de fer, tout en étant autorisée à en construire des milliers de milles. En vertu de ce bill la compagnie aurait le droit de distribuer de l'électricité sur tout le parcours de la ligne qu'elle est autorisée à construire à travers toutes les municipalités. Il y a évidemment une erreur quelque part, car le bill n'a pas été rapporté tel que le comité le voulait.

M. J. D. REID: D'après cet amendement la compagnie aurait le droit d'entrer sur le terrain de toute municipalité et d'y distribuer de l'électricité en concurrence avec un service municipal et peut-être de le détruire, ou la municipalité pourrait être forcée de vendre son outillage à la compagnie. J'ai compris que l'intention était de modifier ces bills de façon à ce qu'une compagnie ne puisse pas faire concurrence au service électrique d'une municipalité.

M. BLAIN: L'honorable député de Westmoreland a-t-il proposé de rayer ces mots?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je ne crois pas qu'il ait fait une motion.

L'hon. M. EMMERSON: Je ne désire pas faire de motion, mais si l'honorable député qui s'occupe de faire adopter ce bill veut bien accepter la proposition que j'ai faite, il se conformerait à la pratique suivie par le comité.

M. LENNOX: Avant l'adoption du bill actuel par le comité, nous en avons discuté plusieurs autres dans lesquels étaient ces mots "autorisé à construire", et dans chaque cas nous les avons modifiés. Dans le bill de la rivière à la Pluie, cet article est revenu et nous l'avons modifié, de sorte que le bill actuel est le seul qui contienne ces mots. Il serait à propos, je crois, que le parrain de ce bill consente à faire ce changement. Il faut que ce soit par inadvertance qu'il s'y trouve. Dans l'un ou l'autre cas, ils devraient être changés. Nous avons adopté une pratique bien définie dans ces questions, et il est du devoir de ce comité, à mon avis, d'insister pour que cette erreur soit corrigée. Je suis disposé à le réclamer, et si le parrain du bill ne consent pas à accepter ce qui a été la pratique uniformément suivie, je demanderai alors que le comité lève séance, et fasse rapport de ces travaux afin qu'avis puisse être donné.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député (M. Girard) qui s'occupe de l'adoption de ce bill n'est pas présent. Naturellement, s'il faut faire la modification demandée, il vaudrait mieux que le comité lève séance afin que l'avis ordinaire puisse être donné. Je sais qu'il existe des différences d'opinions au sujet de l'objection soulevée par mon honorable ami (M. Lennox). Il y a une autre question qui mérite d'être étudiée, c'est celle-ci: On propose, par exemple, disons que c'est celui-ci, de construire un chemin de fer. Si vous limitez le pouvoir de la compagnie de distribuer de l'énergie le long du chemin qu'elle devra construire, vous l'astreindrez peut-être à une règle si rigide qu'elle ne pourra pas avoir d'électricité pour exploiter son chemin. Il vaudrait mieux cependant remettre à plus tard la discussion de ce bill, et je proposerai que le comité lève sa séance, fasse rapport de ses travaux et demande permission de siéger de nouveau.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL DE LA RAINY RIVER RADIAL RAILWAY COMPANY.

La Chambre passe à la suite de la discussion générale sur le projet de loi (n° 108), déposé par M. Conmee, constituant en corporation la Rainy River Radial Railway Company.

Sur l'article 9 (autorisation d'exploiter des télégraphes et téléphones).

M. BOYCE: Cet article a-t-il été modifié, monsieur le président?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il ne paraît pas l'avoir été d'après la copie que j'ai devant moi.

M. BOYCE: Je crois qu'après le mot "pourra" on devrait insérer les mots "pour les fins de son entreprise", et afin que le bill se lise comme suit: "La compagnie pourra, pour les fins de son entreprise et subordonnément aux dispositions de la loi des chemins de fer, construire et exploiter des lignes de télégraphe et de téléphone" et ainsi de suite. Je propose que ces mots soient insérés. Je ne crois pas qu'il soit d'usage de donner à une compagnie de chemin de fer le droit d'exploiter des lignes de télégraphe et de téléphone. Je ne crois pas que mon honorable ami M. Conmee demande plus que le pouvoir de construire des lignes de téléphone qui ne serviront pas à l'exploitation du chemin de fer.

M. CONMEE: Je crois que c'est juste.

(L'amendement est adopté).

Sur l'article 10.

M. SPROULE: Il arrive souvent que les compagnies de chemin de fer qui sont maîtresses absolues du service de messagerie n'agissent pas toujours d'une façon bien généreuse envers le public. Souvent elles obligent leurs expéditeurs à expédier leurs marchandises par express et à payer un prix un peu plus élevé s'ils veulent qu'on en prenne un bon soin et qu'elles soient expédiées rapidement. Il y a là plusieurs avantages combinés, le service des messageries avec celui du chemin de fer, mais il y a aussi pour le public très souvent des désavantages très considérables.

Prenons par exemple le chemin de fer qui traverse notre région; au commence-

ment la compagnie de messagerie n'était pas la même que celle du chemin de fer. Celle-ci était obligée de traîner les wagons de la compagnie de messagerie, mais cette dernière pouvait faire les marchés qu'elle voulait. Le public avait un beaucoup meilleur service que celui qu'il a depuis que la compagnie de chemin de fer a acheté la compagnie de messagerie. Les deux sont maintenant sous la direction de la compagnie du Pacifique, et le public est obligé de payer un prix beaucoup plus élevé pour son service de messagerie, et il reçoit moins d'avantages que sous l'ancien système. Il arrivera par exemple que la compagnie ne fera pas le service de messagerie dans les villages. Les colis déposés à la gare du village, et souvent les personnes auxquelles ils sont destinés n'en reçoivent avis que plusieurs jours plus tard.

Puis on est tenu d'aller les chercher à la gare. La taxe est fixée à un taux beaucoup plus élevé. Par exemple, pour les articles en messagerie, la taxe était de 60 cents le 100 livres; elle est aujourd'hui de 75 cents. Ce sont là autant d'exactions aux dépens du public, et j'ai pensé que cela provenait de ce que lorsque la compagnie de chemin de fer se fût assuré le monopole des transports à la fois de la grande et de la petite vitesse, elle s'est trouvée en mesure d'exiger les tarifs qu'il lui plairait.

Sur l'article 12.

M. BOYCE: Je prie le ministre des Chemins de fer de dire si c'est là la disposition ordinaire. Je n'ai pas pu assister à la séance du comité au cours de laquelle le changement fut opéré.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Cette disposition a ceci de nouveau, qu'on y a introduit les mots "non par voie d'expropriation". Ces mots ne se trouvaient pas dans l'ancien texte. Depuis un certain nombre d'années, il a été entendu que les dispositions de la loi des chemins de fer relatives à l'expropriation n'étaient pas applicables aux projets de loi de cette nature. Mais afin de dissiper tout doute, nous avons inséré ces mots "non par voie d'expropriation".

M. CONMEE: Voici, si j'ai bien compris, ce qu'on a décidé au comité des chemins de fer. Il se trouve plus loin un autre paragraphe modifiant cette disposition; il interdit à la compagnie de faire de ces installations sur la rivière à la Pluie, la seule rivière navigable des environs. Je n'ai pas compris que les mots "non par voie d'expropriation" seraient insérés dans ce paragraphe 2. C'est aller un peu loin, à ce qu'il me semble. Cet autre paragraphe est déjà suffisant, et on devrait reconnaître à la compagnie les droits d'expropriation que la loi des chemins de fer concède.

M. BOYCE: Est-ce que cela n'a pas été entendu au comité des chemins de fer?

M. CONMEE: C'est ce que j'ai compris. Quel avantage y a-t-il à insérer ces mots, quand la disposition elle-même lui interdit l'aménagement du seul cours d'eau navigable qu'elle fût à même d'utiliser sous l'empire de sa charte.

M. SPROULE: Il peut se trouver d'autres chutes qu'elle exproprierait.

M. CONMEE: Elle est autorisée à aménager une chute d'eau et à vendre ce qu'elle n'utilise pas, mais il lui est loisible de le faire en conformité seulement de la loi des chemins de fer. Quel avantage y a-t-il à insérer ces mots? C'est simplement priver le public de l'usage de cette chute. Ce n'est pas qu'on porte un grave préjudice aux compagnies mais on entrave l'utilisation de la chute par le public.

Chacun sait qu'une compagnie de chemin de fer n'utilise pas toute sa force motrice sans interruption. Durant l'hiver, alors qu'elle doit compter avec la neige et la glace, elle met en œuvre près du double de la force qu'elle utilise en d'autre temps. Et pourquoi laisser cette force sans emploi? L'intérêt public est absolument protégé. La compagnie ne peut en tirer parti que sous le contrôle de la commission, et la loi lui interdit l'aménagement du cours d'eau important de la région et dont la navigabilité serait exposée à souffrir en conséquense. Sûrement, l'intérêt public est amplement protégé sans qu'il soit nécessaire d'insérer cette réservation.

M. LANCASTER: Quel avantage y a-t-il à insérer ce texte, demande l'honorable préopinant. Au comité des chemins de fer, nous avons pensé qu'il pouvait exister d'autres chutes que celle particulièrement indiquée, et que la même règle devrait s'appliquer à toutes. Il faut qu'il y ait uniformité; il ne convient pas de faire un triage, de distinguer entre les différentes chutes. Nous avons cru ce double amendement nécesaire. Le comité a jugé que cette compagnie devait être soumise à la loi des chemins de fer, et qu'il n'y avait lieu pour elle de s'appliquer à l'aménagement des chutes d'eau, mais simplement à la production d'électricité pour l'exploitation de la ligne, et que nous ne devrions pas la mettre à même de s'attribuer des chutes d'eau par voie d'expropriation. Puis, la rivière à la Pluie étant navigable, et le gouvernement fédéral exerçant peut-être des droits à son égard, le comité s'est demandé si les mots "non par voie d'expropriation" auraient bien leur application dans le cas de la rivière à la Pluie. Aussi, afin de dissiper tout doute, et de protéger le public, à la fois en ce qui regarde l'autorité fédérale et en ce qui regarde l'autorité provinciale, le comité

presque unanimement a décidé d'insérer ces deux amendements tels qu'ils sont.

L'hon. M. GRAHAM: A mon avis, aucune de ces lois de chemin de fer ne devrait autoriser la compagnie à s'emparer par voie d'expropriation des chutes d'eau de qui que ce soit. Si, pour m'être trouvé le premier sur les lieux, je détiens une chute d'eau, je ne vois pas pourquoi on permettrait à d'autres de m'en dépouiller et de l'utiliser pour la même fin que moi mais dans son propre intérêt. Que le nouveau venu s'entende plutôt avec moi. A mon avis, il ne devrait pas être permis à la compagnie de chemin de fer de s'accaparer par expropriation des chutes d'eau le long de sa voie. Du moment qu'elle s'est assurée par le moyen de l'expropriation du terrain suffisant pour son chemin de fer, c'est bien assez, et je ne vois pas pourquoi elle serait autorisée, en outre, à exproprier les propriétaires de chutes d'eau, la possession de ces chutes n'étant pas indispensable à l'établissement de sa voie ferrée. Les deux choses ne doivent pas être confondues. Cette attitude ne me paraît guère prêter le flanc à la critique.

L'hon. M. HAGGART : Je suis heureux d'entendre le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) exprimer cette opinion. Pour assurer la construction d'un chemin de fer, il n'y a nullement lieu d'autoriser la compagnie à exproprier les détenteurs de chutes d'eau. Il n'y a pas lieu de faire de toute compagnie de chemin de fer une œuvre d'intérêt général pour le Canada, et d'accorder les privilèges extraordinaires qui sont le complément d'une telle déclaration, une telle déclaration ne doit être faite que dans les cas d'absolue nécessité. Il n'est nullement nécessaire de conférer à toute compagnie qui construit un chemin de fer le droit d'exproprier les détenteurs de chutes d'eau. Au reste, vous auriez beau multiplier les textes de loi, vous ne sauriez autoriser une compagnie à dépouiller la couronne de ce qui lui appartient. Il faudra au préalable que cette compagnie obtienne l'assentiment de la couronne. Les droits d'expropriations conférés par une loi du Parlement ne sauraient certes être invoqués à l'encontre du Gouvernement fédéral, non plus je crois, qu'à l'encontre d'un gouvernement provincial. En dépit de la déclaration de l'honorable représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell), qui, l'autre jour, à cité une décision du conseil privé, je ne crois pas que le jugement ait la portée qu'il prétend, et je ne crois pas qu'un droit conféré par acte du Parlement mette un particulier ou une compagnie à même d'exproprier un gouvernement provincial.

M. TURRIFF : J'ai été très heureux d'entendre le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) faire la déclaration qu'il a faite. Le temps me semble venu de restreindre les privilèges accordés d'habitude dans ces chartes de compagnies de chemin de fer; et j'espère qu'à la prochaine session quand ces diverses compagnies s'adresseront à la Chambre en vue d'obtenir de ces chartes, le ministre des Chemins de fer et des Canaux posera comme règle qu'en accordant ces chartes nous n'y comprendrons pas le droit d'exploiter les chutes d'eau pour les besoins du chemin de fer à aucun égard quelconque; et que si une telle compagnie est dans la nécessité d'aménager des chutes d'eau, que ses directeurs, s'ils le désirent, se constituent en compagnie spéciale pour cette fin, et traitons avec eux purement et simplement dans ces conditions. Il ne me paraît pas douteux que dans un grand nombre de cas il n'ait été accordé par la Chambre des chartes conférant de ces droits d'exploitation de chutes d'eau, et constituant de ces compagnies investies d'attributions très grandes, que nous n'aurions pas accordées si ces compagnies ne s'étaient pas présentées sous le masque de compagnies de chemin de fer. Par ce moyen, on s'assure la possession de chutes d'eau tout en se bornant à construire un minimum de voie ferrée. On est généralement d'avis, d'une extrémité à l'autre du Dominion, et tant d'un côté que de l'autre de la Chambre, que le temps est venu de ne plus accorder de privilèges de cette nature à des compagnies de chemin de fer. Au cours de la présente session j'ai appuyé un certain nombre de propositions de cette nature, ne jugeant pas opportun, ou de bonne administration, de refuser à une compagnie ce que nous avions déjà accordé à d'autres au début de la session; mais quant à moi, à la prochaine session, je m'opposerai à l'octroi de tels privilèges, quelle que soit la compagnie de chemin de fer qui s'adresse à nous en vue d'obtenir la personnalité civile.

M. CONMEE: Je ne trouve pas à redire au principe général qui a été énoncé par l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham); mais on paraît se figurer ici que du moment qu'on autorise une compagnie de chemin de fer à faire l'acquisition et l'exploitation d'une chute, par le fait même on l'autorise à exproprier le détenteur de toute chute d'eau. Je soutiens le contraire. Ce droit, vous ne le lui donnez pas, et personne ne saurait indiquer un seul cas d'exploitation ou d'utilisation d'une chute d'eau par une compagnie de chemin de fer dans de telles circonstances. Vous autorisez simplement une compagnie à exploiter des chutes d'eau pour les besoins de leurs réseaux, et sous la réserve des restrictions imposées dans l'intérêt public par la loi des chemins de fer; et l'effet est de les dispenser d'avoir double personnel, double comptabilité, double organisation. C'est le seul résultat

pratique d'une telle mesure. Je ne prétends pas que les amendements doivent être changés parce que l'interprétation qu'en fait un honorable député diffère de la mienne. La situation de la compagnie n'en est aucunement changée; elle ne souffre aucun préjudice par suite de l'insertion de ce texte; mais quand vous vous figurez que vous accordez ou que vous avez accordé aux compagnies de chemin de fer des droits qui sont préjudiciables à l'intérêt public, ou que vous établissez un monopole relativement à l'acquisition et à l'exploitation de chutes d'eau, vous êtes totalement dans l'erreur. Je ne me servirai pas d'expression plus forte.

M. LANCASTER: Ça dépend du point de vue.

M. CONMEE : Cela ne dépend pas du tout du point de vue. Sous le régime de la loi des chemins de fer, aucune compagnie n'est à même de s'attribuer ces chutes d'eau; et toutes vos précautions ne peuvent avoir pour résultat que de l'obliger à avoir double organisation. Cela ne me paraît pas être dans l'intérêt public.

M. SPROULE: Si la chute d'eau se trouve comprise dans le terrain exproprié pour le passage du chemin de fer, la compagnie n'en devient-elle pas propriétaire? Elle devient propriétaire du terrain où passe la voie, et par la même occasion de la chute d'eau. Par exemple, en ce qui regarde le lac des Bois, le cours d'eau passe sous le chemin de fer même, et la chute d'eau se trouve comprise dans la voie; sûrement, la compagnie du chemin de fer en devient propriétaire.

M. CONMEE: Non, j'ai déjà réfuté cette objection. A plusieurs endroits, le chemin de fer canadien du Pacifique, et le chemin de fer canadien du Nord traversent d'importants cours d'eau, mais il n'est loisible à aucune de ces compagnies d'exploiter ces chutes. Aux rivières de l'Aigle et Wabigoon, la voie du Pacifique Canadien passe juste au-dessus des chutes.

La ligne de chemin de fer ne pouvait être mieux située pour pouvoir disposer des chutes de la rivière Wabigoon, en tant que le peut faire une ligne de chemin de fer; et cependant la compagnie n'en dispose aucunement. Ces chutes sont exploitées par une compagnie qui est sans rapport aucun avec l'autre. Jamais la compagnie du chemin de fer n'a exploité ces chutes et n'a prétendu y avoir droit. Le droit de passage lui a été accordé sans y comprendre celui d'exploiter ces chutes. C'est de la province d'Ontario qu'elle a obtenu son droit de passage et, dans toutes les lettres patentes émises par le gouvernment de cette province, les eaux susceptibles d'engendrer quelque force motrice sont toujours réservées. Jamais on n'y a vu céder à une compagnie de chemin de fer, en même temps que le droit de passage, un droit sur ces eaux. Cela ne s'est jamais fait et, même en supposant que de tels droits seraient consentis à une compagnie de chemin de fer, cette dernière ne pourrait s'en servir, puisqu'il lui faudrait hausser le niveau de l'eau, établir des digues, des prises, des issues s'étendant en dehors des limites du terrain de la voie. Au lac des Bois, le chemin de fer traverse trois différentes branches de la rivière Winnipeg, à l'endroit où cette dernière opère sa sortie du lac, et, dans chaque cas, le chemin passe à la tête des chutes. Ces chutes, cependant, sont exploitées par d'autres. La "Lake of the Woods Milling Company" en a une, la "Mather Milling Company" en a une autre et Kenora la troisième. La compagnie du chemin de fer n'a jamais prétendu avoir aucun droit sur ces chutes.

M. SPROULE: Pourquoi voulez-vous que le présent bill accorde cette autorisation?

M. CONMEE: Il n'y a rien à gagner à obliger les gens à tenir doubles livres, double personnel, double organisation. Je ne vois rien là de bien intelligent.

M. PORTER: Toutes ces difficultés ont été soulevées devant le comité, qui les a tour à tour examinées. A mon sens, on ne saurait se montrer trop prudent quand il s'agit d'accorder, en même temps qu'une charte de chemin de fer, l'autorisation d'exploiter certaines eaux pour la force motrice. Je crois que nous avons pris garde dans la rédaction de ce bill à ne pas donner occasion à quelque conflit d'autorité entre la province et le Dominion en ce qui concerne ces eaux motrices. Il me semble maintenant qu'on pourrait s'abstenir d'y rien déranger.

Paragraphe 2.

M. BOYCE: Je désire exprimer toute la satisfaction que j'éprouve à entendre l'honorable député de Thunder-Bay et de Rainy-Ricer (M. Conmee) nous dire qu'il a totalement changé d'avis en ce qui touche à l'acquisition par des compagnies de chemin de fer du droit de se servir des chutes et rapides appartenant à l'administration centrale.

J'espère que sa conversion à ces idées durera et que jamais plus il ne viendra demander à la Chambre l'adoption de bills comme celui-ci, dont le seul objet apparent n'est pas de bâtir quelque chemin de fer, mais d'acquérir les eaux les plus précieuses de la province d'Ontario au point de vue de la force qu'on en peut tirer. Dans sa forme première, le présent bill était fait pour renverser toutes les idées de l'honorable député. Il donnait en effet aux promoteurs un droit absolu de construire sur la

rivière à la Pluie des digues bien propres à entraver la navigation, d'y établir des écluses et de s'en servir pour leurs fins personnelles exclusivement. Je suis heureux de constater que l'honorable député se range enfin à l'opinion que les eaux exploitables pour leur force motrice doivent être gardées pour le peuple et utilisées par lui.

M. CONMEE: Je ne suis on ne peut plus satisfait d'avoir pu contenter mon honorable ami. Toutefois, il faut bien que je le dise, ce n'est pas moi qui me suis fait le parrain du présent bill: mon nom y a été mis, et j'ai fait de mon mieux pour qu'il n'y ait rien à y reprendre. Ces mêmes dispositions que vient de lire M. le Président, qui tendent à sauvegarder les intérêts du public, ne viennent pas de l'honorable député: c'est moi-même qui les ai proposées.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

2e DELIBERATION SUR LE BILL DE L'ASSOCIATION DES MEUNIERS DE LA PUISSANCE.

La Chambre passe à une 2e délibération en comité général sur le projet de loi (n° 111), déposé par M. Harris, concernant l'association des meuniers de la Puissance.

Sur l'article 2 (conditions d'admission).

L'hon. J. HAGGART: Nous donnons ici des pouvoirs très étendus: c'est une sorte de monopole que nous créons, et il serait juste d'autoriser à se joindre à l'association à de certaines conditions, tous ceux qui sont dans la partie.

M. HARRIS: Ce droit leur est donné.

L'hon. M. HAGGART: Ce serait parfait si le bill en faisait mention, mais, par sa rédaction, l'article ne fait que les déclarer éligibles.

M. HARRIS: Je ne crois pas que l'honorable député, s'il était membre d'une association, aimerait à y voir entrer n'importe qui, sans conditions. De la façon que l'article est rédigé, je crois que tout meunier faisant affaires dans le pays peut devenir membre de l'association.

M. SPROULE: Si je ne me trompe, c'est comme dans l'ancienne loi, et la difficulté alors était de les amener à s'y joindre.

M. S. SHARPE: Il semble y avoir dans l'association quelque cent quatre-vingts membres, tous petits meuniers, et l'idée de cet article est d'obliger toute personne désireuse d'entrer dans l'association à en faire la demande, appuyée par deux autres membres de l'association, de façon à écarter ceux qui ne jouiraient pas d'une bonne réputation. Comme dans toute autre compagnie, c'est au bureau de direction qu'il appartient d'en décider.

M. BOYCE.

L'hon. M. HAGGART: Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de forcer l'association à recevoir quiconque serait présenté par deux ou trois de ses membres?

M. A. H. CLARK: Le greffier en loi avait fait observer que les articles 6 et 7 pourraient être réunis en un seul, attendu que, selon lui, il y a répétition. En conséquence, je propose que le paragraphe 2 de l'article 7 soit modifié par l'insertion du mot "seulement" dans la première ligne après le mot "consiste" et que tout l'article 6 soit biffé à l'exception des deux premières lignes; ensuite, comme paragraphe 3, que nous mettions:

Les membres ordinaires seront seulement les personnes qui...

Cela ne change point l'objet du bill, mais ne fait que réunir deux paragraphes en un seul, avec un alinéa qui définit quels seront les membres ordinaires et quels seront les membres ayant part dans les bénéfices.

M. S. SHARPE: Je ne vois pas d'inconvénient à ce que suggère l'honorable député (M. J. Haggart), que nulle demande ne soit refusée quand elle est appuyée par deux membres de l'association.

M. A. H. CLARK: La seule objection que j'y trouve c'est que cela semble être contraire à la pratique suivie dans ces sortes d'associations et dans les sociétés en commandite. De cette façon, la compagnie n'aurait pas le choix de ses membres.

L'hon. M. HAGGART: Je n'insisterai pas, mais c'est un véritable monopole que nous créons.

M. S. SHARPE: Ne le serait-ce pas davantage si vous y admettiez indistinctement tous les meuniers.

L'hon. M. HAGGART: Mais non, puisque l'association serait par là ouverte à quiconque est dans la partie. A la vérité, pour le public, le monopole en serait renforcé, mais non pour les meuniers.

M. S. SHARPE: Le bureau de direction aura tout pouvoir de rejeter qui il voudra. Ce bill a été examiné avec soin, et l'article 11 est rédigé de façon à prévenir dans la mesure du possible toute tentative d'accaparement. J'avais même suggéré de ne pas accorder à l'association le pouvoir d'acquérir des moulins.

M. PORTER: L'article n'est pas rédigé de manière à rencontrer les désirs du promoteur. Il aurait voulu que tous les meuniers pussent entrer dans l'association; mais, comme on le voit, ce sont les règlements à être plus tard adoptés qui décideront de la chose. Si donc l'association déclare par un règlement que personne ne pourra plus en devenir membre vous vous trouverez en face d'une société fermée.

L'hon. M. FISHER: Mon honorable ami ne saisit pas bien la signification de cet article. Il verra, en lisant l'article 7, qui ne change en aucune façon l'amendement de l'honorable député d'Essex (M. Clarke), que sont éligibles comme membres de l'association les seuls propriétaires ou locataires de moulins cultivateurs ou producteurs de grain. On ajoute d'autres personnes mentionnées ci-après dans un règlement. Ce règlement toutefois n'a rien à faire avec les catégories de gens dont j'ai parlé. Ces derniers en feront partie par application de la loi; quant aux autres ce sera par un règlement.

M. PORTER: Est-ce que l'honorable ministre interprète l'article comme autorisant à devenir membre de l'association toute personne appartenant à une des catégories qui y sont énumérées.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Le statut ne leur en ferme pas l'entrée. On pourra leur imposer des conditions telles qu'ils jugent inutile d'insister mais ce n'est pas la loi elle-même qui y met empêchement. L'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) a parfaitement raison de dire qu'il faut pour entrer dans l'association une demande appuyée par deux membres. Cette demande est alors soumise au bureau de direction qui en délibère, et l'on peut être certain que les directeurs seront trop heureux d'y voir entrer tout le monde, si la chose est possible.

M. A. H. CLARKE: Cet article va plus loin que celui de la loi actuelle. Par la loi actuelle les meuniers seulement ont droit de devenir membres. Ce même droit est donné ici aux cultivateurs. Il n'y a pas restriction mais plutôt extension de ce droit.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: La motion de l'honorable député d'Essex porte que les articles 6 et 7 seront réunis en un seul, ainsi qu'il suit:

L'article 7 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

Les membres de l'association formeront deux classes: a) membres participants, b) membres ordinaires.

2. Les membres participants seront ceux qui souscrivent pour et à qui il est accordé une ou plusieurs part du capital de l'association, émis conformément à l'article 3 de la présente loi, et les détenteurs de ces parts auront droit aux dividendes préférentiels accumulés n'excédant pas 10 p. 100 par année.

Les membres ordinaires seront seulement les propriétaires de moulins où se fabriquent les farines et autres produits semblables, les locataires de tels moulins, les cultivateurs, les producteurs de grain, et telles autres personnes désignées ci-après par un règlement.

L'hon. M. HAGGART: Je désirerais comprendre clairement la distinction que l'on entend faire entre les membres ordinaires et les autres. Un membre ordinaire, je suppose, ne reçoit pas de dividende et ne contribue en rien à la formation du capital. Les autres sont actionnaires et reçoivent des dividendes.

M. A. H. CLARKE: C'est cela.

M. BLAIN: Lorsque cette question vint en discussion, on la renvoya au comité spécial. Le ministre de l'Agriculture qui veille tout particulièrement au bien-être de la classe agricole pourrait-il nous dire si on a bien sauvegardé les intérêts de ces populations? Au cours d'un débat antérieur sur cette question, on a donné à entendre ici qu'une nouvelle coalition des petits minotiers canadiens serait préjudiciable aux intérêts de la classe agricole pour l'achat des déchets et des produits des minotiers ordinaires. Je me borne à demander au ministre, sans vouloir me livrer aux récriminations, si à son avis, les intérêts de la classe agricole sont bien sauvegardés et s'il est certain qu'il ne s'agit point ici d'une coalition de minotiers, au détriment des intérêts des agriculteurs.

L'hon. M. FISHER : Je suis membre du comité des bills d'intérêt privé auquel ce projet de loi a été soumis. Le comité l'a renvoyé à un sous-comité. Sans avoir fait partie de ce sous-comité, je suis au courant des discussions qui s'y sont déroulées et j'ai assisté à quelques-uns de ces débats.

A mon avis, la maîtresse question qui se pose ici, est de savoir si l'existence d'une coalition est possible. Les autres dispositions intéressent les futurs actionnaires ou les membres actuels de l'association des minotiers, et je ne tiens pas à exprimer d'opinion sur ces dispositions, vu qu'elles intéressent surtout ceux que je viens de désigner. On a, toutefois, tenté de parer à toute possibilté de coalition, en ajoutant à l'article 11 le dispositif que voici:

Si l'association fixe les prix auxquels ses membres achèteront ou vendront le grain ou autres marchandises de telle sorte que les membres de l'association seraient devenus passibles des peines prévues par le code pénal ou par toute autre loi, s'ils s'étaient individuellement coalisés dans ce but. Ceux des membres qui y acquiesceront seront passibles des peines décrétées par ledit code ou par toute autre loi, bien que la fixation du prix du grain ou autres commodités soit l'acte de l'association, tout comme s'ils s'étaient individuellement concertés pour poser ces actes.

Je ne prétends pas donner une opinion autorisée, n'étant pas homme de loi; seulement, cet amendement porte que si l'association en question fait une tentative quelconque de former une coalition, chaque membre de l'association deviendra responsable aux termes de la loi.

M. PORTER: Cela n'est-il pas déjà prévu, même sans cet amendement?

L'hon. M. FISHER: Le code pénal, paraît-il, s'applique aux individus formant ce qui, aux yeux de la loi, constitue une coalition. Si l'association, à ce titre, faisait pareille tentative, il est possible, croit-on, que le code pénal ne s'applique pas; je ne me prononce ni dans un sens ni dans l'autre. Or, l'amendement projeté rend la loi applicable. En pareilles circonstances, sans prétendre m'ériger en autorité en matière de droit, il me semble que le public ne se trouvera pas en pire posture, par suite de l'adoption de ce bill. Alors, tout danger de coalition disparaîtrait.

M. SPROULE: Je me suis opposé à ce bill l'autre jour et j'ai cité un fait à l'appui de ma thèse; mais je dois l'avouer, mes auteurs m'avaient mal renseigné. C'est la compagnie de chemin de fer qui est impliquée, et non pas l'association des minotiers. Le prix cité, dans l'affaire en question, serait précisément celui payé par l'association des minotiers et ces derniers auraient rencontré la même difficulté que j'ai moi-même éprouvée; c'est-à-dire que la compagnie du chemin de fer ne voulut pas s'engager à expédier les marchandises dans un délai fixe, pas même dans l'espace de six semaines ou de trois mois. On me dit qu'une commande de grains de l'Ouest pour Ontario n'a été délivrée qu'au bout de trois mois. A mes yeux, les cultivateurs d'Ontario bénéficieraient de l'adoption de ce projet de loi, aujourd'hui.

Et voici pourquoi: plus on achètera de grain de l'Ouest pour être traité dans les minoteries d'Ontario, plus les cultivateurs d'Ontario auront de déchets à leur disposition et nos cultivateurs sont surtout des éleveurs dont le besoin le plus urgent est le grain pour donner en pâture à leurs animaux. Aujourd'hui, ce n'est que dans les provinces d'Ontario et de l'Ouest et surtout dans l'Ouest qu'on peut se procurer ces matières alimentaires pour les animaux. Parfois on ne réussit à obtenir qu'une fraction de chargement de wagon.

Si au lieu des quelques millions de boisseaux de grain qu'on apporte annuellement, on en importait vingt fois plus, on aurait vingt fois plus de matières alimentaires à donner aux animaux. En outre, les matières que nous obtenons des minoteries ici pour les besoins de l'alimentation possèdent, à notre avis, des qualités nutritives supérieures à celles de la nourriture obtenue de l'Ouest.

AMENDEMENTS APPORTES PAR LE SENAT AUX BILLS D'INTERET PRIVE.

M. L'ORATEUR : Je désire appeler l'attention de la Chambre sur la règle 113, se rattachant aux amendements apportés par le Sénat aux bills d'intérêt privé. Voici ce texte :

Quand le Sénat renvoie à la Chambre un bill d'intérêt privé avec les modifications qui ne sont pas simplement de pure forme ou dépourvues d'importance, ces modifications sont renvoyées, avant leur 2e lecture, au comité permanent qui a été en premier lieu saisi du projet de loi.

Nous n'avons peut-être pas observé cette règle aussi strictement qu'il le faudrait et bien souvent on a tenu pour modification de rédaction ou peu importante des amendements de réelle importance. Bourinot (page 794-795) s'étend longuement sur cette règle, que je signale à l'attention des députés. A l'avenir, je tiendrai à ce qu'on observe cette règle plus strictement qu'on ne le fait depuis quelque temps. Les bills nos 107, 61, 46 et 114 qui sont maintenant à l'ordre du jour devraient être renvoyés aux comités compétents avant leur adoption définitive. Ces quatre bills contiennent d'importants amendements, et la règle dont je viens de donner lecture veut qu'ils soient renvoyés au comité.

M. TALBOT: Cette règle ne s'applique-t-elle pas uniquement aux bills ayant subi d'importants amendements? Nous ne connaissons pas encore la nature de ces amendements.

M. l'ORATEUR: On me dit que les amendements en question sont importants.

M. LANCASTER: C'est à M. l'Orateur qu'il appartient de décider.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai besoin de lumière sur un point. Quand les bills en question nous reviennent avec ces amendements, les renvoie-t-on au comité général de la Chambre avec certaines instructions, ou bien peut-on les délibérer à nouveau?

M. l'ORATEUR: On me dit que le comité ne peut délibérer qeu les amendements apportés par le Sénat.

2e LECTURE

Du projet de loi (n° 165-OO), provenant du Sénat, tendant à faire droit à Elmore-Walker Scott.

QUESTIONS.

M. W. H. SHARPE demande:

1. Quelles ont été, dans chaque province, pour 1909, la production moyenne de blé de printemps, de blé d'automne, d'avoine et d'orge, ainsi que la valeur de ces produits?
2. Quelle a été, dans chaque province, pour 1909, la valeur des produits provenant des mines, des pêcheries, des forêts, des animaux et des manufactures?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Production moyenne de blé de printemps, blé d'automne, d'avoine et d'orge, et production globale de ces grains et leur valeur, en 1909, dans les provinces du Canada:

Grain par provinces.	Rendement par acre.	Production globale.	Valeur de la production
	boiss.	boiss.	$
Ile du P.-Edouard.			
Blé du printemps.	20·00	522,000	513,000
Avoine	33·70	6,201,000	2,480,000
Orge	27·61	169,000	99,000
Nouvelle-Ecosse—			
Blé du printemps.	19·80	404,000	477,000
Avoine	31·56	4,358,000	2,214,000
Orge	24·77	221,000	170,000
Nouv.-Brunswick—			
Blé du printemps.	20·15	395,000	440,000
Avoine	27·87	5,775,000	2,801,000
Orge	20·26	94,000	65,000
Québec—			
Blé du printemps.	16·71	1,679,000	1,960,000
Avoine	27·00	42,501,000	19,891,000
Orge	24·02	2,604,000	1,867,000
Ontario—			
Blé d'automne	24·24	14,086,000	14,255,000
Avoine	34·75	109,192,000	45,315,000
Blé du printemps.	17·45	2,176,000	2,115,000
Orge	29·04	20,952,000	11,670,000
Manitoba—			
Blé du printemps.	18·77	52,706,000	45,854,000
Avoine	39·76	55,267,000	17,178,000
Orge	29·98	20,866,000	7,929,000
Saskatchewan—			
Blé du printemps.	23·13	85,197,000	68,669,000
Avoine	49·70	91,796,000	23,224,000
Orge	33·28	4,493,000	1,618,000
Alberta—			
Blé d'automne	24·80	2,009,000	1,587,000
Blé du printemps.	24·90	7,570,000	5,450,000
Avoine	46·80	38,376,000	9,287,000
Orge	32·25	5,999.000	2,016,000

Colombie-Anglaise—

Pour les récoltes de cette province, les seules données statistiques qu'on puisse prendre pour base d'une estimation sûre remontent à 1900.

En 1909, la production agricole globale du Canada a atteint une valeur de $552,-992,100.

2. Quant aux produits des animaux et fabrications, la statistique relative à 1909 n'est pas encore prête. D'après une estimation provisoire de la production minérale du Canada, publiée par le département des Mines, la valeur globale de cette production au Canada, pour 1909 aurait été approximativement de $90,415,763.

Voici la répartition par province:

Nouvelle-Ecosse	$12,598,004
Nouveau-Brunswick	623,333
Québec	6,526,185
Ontario	36,729,089
Manitoba	790,495
Saskatchewan	410,069
Alberta	5,953,928
Colombie-Anglaise	22,798,909
Yukon	3,985,751
	$90,415,763

BUREAU DE POSTE DE BOAR'S-BACK.

M. JAMESON demande:

Relativement à la question concernant le bureau de poste de Boar's-Back, et à la réponse de l'honorable ministre des Postes affirmant que depuis la réception de la pétition du 7 septembre 1901 demandant l'ouverture d'un bureau de poste à cet endroit, un bureau avait été ouvert à une courte distance de Boar's-Back et qu'il y aurait à présent moins besoin d'un bureau de poste à Boar's-Back qu'en 1901.

1. Quel est le nom du nouveau bureau de poste mentionné?

2. A quelle distance est-il de Boar's-Back?

3. Quand a-t-il été ouvert et à la recommandation de qui?

4. Depuis le 7 septembre 1901, n'a-t-il pas été reçu quelque pétition demandant l'ouverture d'un nouveau bureau de poste à Boar's-Back?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1 et 2. Après avoir fait des recherches, le département a reconnu qu'il avait commis une ererur en disant qu'un bureau de poste avait été ouvert à une courte distance de Boar's-Back; en réalité le bureau récemment ouvert à Mayflower est à l'ouest et non pas au nord-ouest d'Hectanooga et par conséquent à environ sept milles et demi de Boar's-Back et non pas à un mille et demi comme on l'avait supposé.

3. Il a été ouvert le premier août 1907 à la recommandation de M. A. J. Copp.

4. Il n'y a pas trace de pétition subséquente à celle qui a été reçue au département le 7 septembre 1901.

Des recherches seront encore faites pour savoir s'il s'est produit quelques changements dans les circonstances qui ont rendu nécessaire l'installation d'un bureau de poste dans cette localité.

ADMINISTRATION DES POSTES.

M. ARMSTRONG demande:

1. Combien de bureaux de poste sont installés dans des édifices fédéraux, et combien dans des pièces louées?

2. Le département des Postes a-t-il une méthode arrêtée pour les fins d'établir le mérite des employés des postes dans les cités, les villes et les villages sous le rapport de leur compétence, intégrité, conduite générale, quantité d'ouvrage accompli, exactitude dans l'accomplissement de leurs fonctions, et l'observance générale des règlements des postes?

3. Le Gouvernement connaît-il les émoluments payés aux commis auxiliaires dans les bureaux de poste des cités de moindre importance, et dans les villes et villages du Canada? Dans la négative, quand pouvons-nous espérer qu'il soit établi des règlements touchant leurs salaires et leurs fonctions?

4. Combien le Gouvernement a-t-il acheté de boîtes pour la distribution postale gratuite? Quels sont les noms des maisons, de qui elles ont été achetées, le prix de chacune (y com-

pris le coût original), la date de l'achat, le coût du transport, de la messagerie et des droits, les dates de livraison, le nombre de boîtes utilisées et celui des boîtes en magasin?

5. Combien d'itinéraires ont été établis pour la distribution rurale gratuite des dépêches? Sur combien de ces itinéraires la distribution a-t-elle été changée d'hebdomadaire en bi-hebdomadaire, et de bi-hebdomadaire en distribution tri-hebdomadaire?

6. Pourquoi le Gouvernement refuse-t-il de fournir des serrures pour les boîtes destinées à la distribution rurale gratuite, alors que le livret d'instructions avertit tous ceux qui ont à utiliser ces boîtes que des serrures seront fournies au prix coûtant?

7. Quelle est la quantité d'objets de correspondance transportés pour le compte du département des Postes en 1909, et quel a été le revenu provenant de ce service?

8. Quel a été, en 1909, le poids des dépêches postales gouvernementales pour les départements, autres que celui des Postes, transportées aux frais du département des Postes?

9. Quel a été, en 1909, le poids total des objets postaux transportés franco?

10. Quel a été, en 1896, la somme totale payée aux chemins de fer pour le transport des dépêches et celle payée, en 1909, pour le même service?

11. Quelle a été la somme totale payée en subsides et subventions aux paquebots en 1909?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Dans les édifices fédéraux, 174; dans des constructions louées, 10.

2. Oui, dans les bureaux de poste des villes et dans les bureaux auxiliaires.

3. Non, à moins que le bureau ne se trouve dans une ville ou qu'il soit compris dans le service auxiliaire. Les maîtres de poste autres que ceux dont il est question, sont payés au moyen d'un tant pour cent sur les recettes et en raison des émoluments qu'ils reçoivent, ils sont tenus de fournir tous les employés qui sont nécessaires pour exécuter les obligations de leur charge. Le département n'a pas l'intention de modifier les règlements à ce sujet.

4. a) Nombre de boîtes achetées: 10,000 boîtes et montures.

b) De qui ont-elles été achetées: International Mail Equipement Company, New-York.

c) Prix d'achat: $3 par boîte et monture complète.

d) Date de l'acquisition: 6,000 le 14 août 1908; 4,000 le 18 septembre 1909.

e) Montant payé pour le transport, le camionnage et les droits de douanes, $10,028.32. f) Quand s'est fait la livraison: Les premières 6,000, entre septembre 1908 et janvier 1909; les secondes 4,000, en décembre 1909; g) nombre de boîtes utilisées et nombre en magasin: 3,486 boîtes et montures sont en magasin sans frais (257 à Ottawa et 3,229 à Toronto).

M. ARMSTRONG.

5. a) D'hebdomadaire en bihebdomadaire, 2. b) de bihebdomadaire en trihebdomadaire, 3

6. En décidant de ne pas fournir des serrures pour ces boîtes, le département s'est basé sur l'expérience de l'administration des postes aux Etats-Unis qui a constaté que l'emploi des serrures et des clefs était une source d'ennuis, les serrures se détraquant et nécessitant des réparations, etc., et causant beaucoup de retard dans la distribution des courriers et augmentant énormément les dépenses du service.

Pendant l'hiver, ces ennuis augmenteraient davantage par suite de la gelée de ces serrures et les courriers perdraient beaucoup de temps à ouvrir et à fermer les boîtes; plusieurs des courriers employés par le département ont déclaré qu'ils cesseraient leur service si les serrures et les clefs étaient en usage. Depuis qu'il a été décidé de supprimer les serrures et les clefs des boîtes, la clause contenue dans la brochure adressée aux clients par l'administration, pour les aviser que les serrures et les clefs leur seraient fournies au prix coûtant, a été supprimée.

7. La somme payée en argent pour les droits de poste sur les journaux dans le courant de l'exercice terminé le 31 mars 1909, s'est élevée à $133,773.23, mais en tenant compte des régions où les journaux circulent gratuitement et eu égard aux différents tarifs imposés sur les classes variées des matières postales, il n'existe aucun renseignement à propos de la quantité d'objets postaux de seconde classe qui ont été transportés.

8. L'administration n'a pas recueilli de statistiques à ce sujet.

9. L'administration n'a pas recueilli de statistiques à ce sujet.

10. $1,285,353.18 dans l'année 1896; $1,-750,017.76 dans l'année 1909.

11. $1,684,683.44.

COMPTES DE M. L. F. CLARRY.

M. LENNOX demande:

Relativement à la réponse faite par le ministre des Chemins de fer le 17 février dernier, quel est le montant total du compte de L. F. Clarry approuvé par le ministre de la Justice et resté impayé?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le montant total du compte de M. L. F. Clarry, pour services rendus au département des Chemins de fer et des Canaux, tel qu'il a été approuvé par le ministère de la Justice, n'a pas été payé et s'élève à $597.12. Ce montant comprend $249.17, relatifs aux huit réclamations mentionnées dans la réponse du 17 février 1910 à laquelle il est fait allusion dans la question.

QUARTIERS DES DOMESTIQUES DU COLLEGE ROYAL MILITAIRE.

M. EDWARDS demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de démolir les cottages en pierre ci-devant occupés par les domestiques du Collège royal militaire?

2. Quelque proposition ou offre a-t-elle été reçue par le Gouvernement au sujet de l'enlèvement desdits cottages? Dans l'affirmative, de qui et à quelles conditions?

3. Quelque personne a-t-elle demandé au Gouvernement la pierre provenant de la démolition? Dans l'affirmative, qui, et pour quel objet?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milise et de la Défense): On a l'intention de vendre ces constructions à l'encan public, sur la place du marché, à Kingston, le samedi 2 avril prochain, à midi, l'acheteur devant démolir et enlever les constructions et niveler le terrain sur lequel elles se trouvent, à la satisfaction du commandant du Collège militaire, pas plus tard que le 1er juin prochain.

LOCATION D'EDIFICES POUR LES MAGASINS MILITAIRES.

M. EDWARDS demande:

1. Pour quelles fins le Gouvernement a-t-il loué l'édifice, à Kingston, autrefois occupé par la Clarified Milk Company?

2. De qui l'édifice a-t-il été loué, pour quelle période, et à quel loyer annuel?

3. L'édifice est-il renové aux frais du propriétaire ou du Gouvernement?

4. A-t-on demandé des soumissions pour le chauffage de l'édifice? Dans l'affirmative, à qui l'entreprise a-t-elle été adjugée et à quel prix?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défnese): En réponse à la question 1, l'édifice est nécessaire pour servir de magasins militaires.

Les trois autres questions relèvent du département des Travaux publics, car ce département a loué l'édifice et a la charge des réparations.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Pour magasins militaires supplémentaires.

2. a) T. J. Polley; b) Cinq ans, bail renouvelable pour un nouveau terme de cinq ans avec option d'achat à $10,000 pendant la durée de la location; c) $1,000.

3. Aux frais du propriétaire.

4. L'appareil de chauffage a été installé par le propriétaire.

SERVICE DE LA MARINE DU CANADA.

M. MONK demande:

1. Des pétitions demandant la création d'une marine militaire canadienne ont-elles été reçues par le Gouvernement? Dans l'affirmative, de qui?

2. La Chambre des communes a-t-elle reçu des pétitions demandant la création d'une marine militaire canadienne? Dans l'affirmative, de quels endroits?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Aucune pétition demandant la création d'une marine militaire canadienne n'a été reçue par le Gouvernement ou par le Parlement, car ni le Gouvernement ni le Parlement n'avaient besoin qu'on leur rappelle un devoir aussi évident, puisque le Gouvernement et le Parlement ont déjà exprimé leur résolution de remplir ce devoir.

COMMISSION D'ENQUETE POUR L'INDUSTRIE DU PORC.

M. S. SHARPE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il nommé une commission chargée de faire une enquête touchant l'industrie de l'abatage des porcs en Europe, ou ailleurs?

2. Dans l'affirmative, quels sont les membres de cette commission, et quelles contrées ont-ils visité?

3. Quelles ont été les dépenses de cette commission?

4. Cette commission a-t-elle fait un rapport? Dans la négative, quand la Chambre peut-elle compter qu'elle recevra un rapport?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture):

1. Oui.

2. La commission se compose de W. W. Ballantyne, Stratford, Ontario; W. Jones, Zenda, Ontario; Gédéon Garceau, Trois-Rivières, Québec; Joseph Rye, Edmonton, Alberta; J. E. Sainclair, Emerald, (I.P.-E.) et J. B. Spencer, employé à la division du bétail comme secrétaire.

La commission a visité l'Angleterre, l'Ecosse, l'Irlande, le Danemark et la Hollande.

3. $6,125.40.

4. La commission a fait un rapport. Le rapport est actuellement à l'impression et la Chambre peut s'attendre à le recevoir pendant la première semaine d'avril.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI SUR LE COLLEGE MILITAIRE ROYAL.

La Chambre se forme en comité général pour examiner le projet de résolution suivant:

Décide qu'il y a lieu de modifier la loi du Collège militaire royal, chapitre 43 des Statuts revisés de 1906, en abrogeant l'article 7 et en le remplaçant par le suivant:

7. Les traitements, soldes et allocations du commandant et des officiers des états-majors supérieur et subalterne du Collège seront fixés de temps en temps par le Gouverneur en conseil.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Monsieur l'Orateur suppléant, cette résolution,

si elle est adoptée, servira de base à un projet de loi tendant à modifier la loi concernant le Collège militaire royal. L'intention, comme l'indique la résolution, est d'autoriser le Gouverneur général en conseil à fixer le traitement. Aux termes de la loi actuelle, tous les traitements des professeurs, à l'exception de celui du commandant, sont fixés par décret ministériel. Le projet de loi tendra également à faire disparaître les restrictions imposées par la loi actuelle quant aux sommes qui peuvent être dépensées pour cette institution. A différent intervalles, la loi a été amendée de manière à augmenter le chiffre des dépenses permises, au fur et à mesure que le Collège prenait de l'importance, et j'ai cru, qu'au lieu d'avoir à s'adresser au Parlement à tous les deux ou trois ans, il serait préférable de laisser au Gouverneur général en conseil le pouvoir de fixer les traitements et le chiffre des dépenses.

Tous les ans, à la réunion du Parlement, un état des dépenses est déposé sur le bureau de la Chambre et cette disposition de la loi sera maintenue.

L'hon. M. HAGGART: L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de donner lecture à la Chambre de cette disposition de la loi?

Sir FREDERICK BORDEN:

Les détails de ces traitements et appointements sont consignés dans le rapport annuel présenté au Parlement par le ministre.

Cette disposition est maintenue.

M. U. WILSON: L'honorable ministre voudra-t-il nous donner le texte de la loi actuelle?

Sir FREDERICK BORDEN: Je vais donner lecture de la loi, telle qu'elle existe, puis de l'amendement projeté:

Le traitement du commandant ne doit pas excéder $3,200 par année; et les appointements de l'adjudant d'état-major, des professeurs, des instructeurs, des sous-instructeurs et du personnel sont déterminés et peuvent être de temps en temps modifiés par le Gouverneur en conseil et ces appointements ne doivent pas excéder la somme totale de $30,000.

M. LANCASTER: L'intention est de donner au Gouverneur en conseil entière liberté de fixer les appointements du commandant?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui; comme pour les autres professeurs. L'auditeur général a fait observer que depuis deux ou trois sessions les dépenses ont excédé le chiffre fixé par la loi, mais, naturellement, avec le consentement du Parlement.

M. BLAIN: Le ministre a-t-il l'intention d'augmenter le chiffre des appointements?

Sir FREDERICK BORDEN.

Sir FREDERICK BORDEN: Non, sauf dans le cas du commandant. Lors de l'adoption du projet de défense militaire, il a été entendu avec le bureau de la guerre que le personnel serait remanié et qu'il était à propos de placer à la direction du Collège, un officier d'un grade plus élevé. Il nous faut un commandant distingué sorti du collège militaire d'Angleterre avec un certificat de première classe et nous devrons lui accorder des appointements égaux à ceux qu'il aurait dans l'armée.

M. LANCASTER: Quel est actuellement le chiffre total des appointements?

Sir FREDERICK BORDEN: Y compris les allocations, $51,000.

M. LANCASTER: Est-il prudent de donner au Gouverneur en conseil un pouvoir illimité quant aux appointements? Ne vaudrait-il pas mieux les limiter à $60,000, par exemple?

Sir FREDERICK BORDEN: Je suis prêt à accepter cette proposition; mais je croyais que le vote des crédits par la Chambre. tous les ans, offrait une garantie suffisante. Je n'ai aucune objection à limiter les dépenses à $55,000 ou $60,000, mais je crois qu'il vaut mieux prendre ce dernier chiffre.

M. LANCASTER: Quels sont les appointements de l'adjudant d'état-major?

Sir FREDERICK BORDEN: $2,000.

M. LANCASTER: Je ferai observer qu'il est très important d'avoir un adjudant d'état-major très compétent et de beaucoup de tact. Il est l'intermédiaire entre le commandant et les élèves; c'est lui qui fait observer les ordres du commandant et il faut à ce poste un officier distingué. Je sais que l'adjudant Lafferty n'était pas suffisamment rétribué pour le travail qu'il faisait, et le ministre devrait s'efforcer d'avoir toujours un adjudant de première classe.

Sir FREDERICK BORDEN: Je suis parfaitement de cet avis. Le captaine Kaulbach, l'adjutant actuel, est le fils du feu sénateur Kaulbach, sorti du Collège militaire royal, et parfaitement qualifié à remplir ces difficiles fonctions.

L'hon. M. HAGGART: L'Australie a entrepris de fonder une école militaire et je vois qu'il est dit dans la loi que les élèves seront à l'entière disposition du pays qui leur fournit l'instruction. Ne serait-il pas bien de stipuler dans notre loi que les élèves du Collège militaire royal devront se mettre à la disposition du pays, si leurs services sont requis pour des fins militaires?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN: Cette disposition existe déjà. Les diplômés du Collège militaire royal passent immédiatement

dans la milice active et, dans les deux ans, doivent prendre du service dans un corps de la milice active au Canada. Leurs noms sont inscrits au contrôle de la milice, et ils peuvent être appelés au service, si le besoin s'en présente. Récemment nous avons adopté un règlement obligeant ces officiers à s'enrôler dans un corps spécial, dans un délai de deux ans, et à suivre les exercices de deux périodes d'instruction.

M. LANCASTER: Ces élèves éprouvent quelquefois des retards pour se conformer à ces règlements, vu qu'il n'y a pas de postes de lieutenant vacants. Je ne dis pas qu'il faudrait renvoyer les lieutenants actuels, mais si on veut utiliser les services des diplômés du Collège militaire, il faudra trouver un moyen de créer des vacances sans mécontenter personne. Mon fils a obtenu son diplôme l'an dernier; il a obtenu un bon rang dans l'artillerie et il voudrait être lieutenant, mais il ne peut pas le devenir sans demander la destitution de quelqu'un, et c'est une chose qu'un jeune homme honorable ne peut pas faire.

M. HUGHES: D'après les règlements on peut ajouter un officier surnuméraire à chaque batterie.

Sir FREDERICK BORDEN: De plus, dans la troupe permanente, nous donnons toujours la préférence aux diplômés du Collège. Nous en acceptons tous les mois. Là où il avait deux diplômés du Collège militaire royal, il y a quinze ans, je crois que nous en avons soixante-quinze aujourd'hui à l'emploi du département de la Milice.

M. LENNOX: Cette résolution vise-t-elle autre chose que l'article 7?

Sir FREDERICK BORDEN: Le but est de modifier l'article 7 en abrogeant le premier paragraphe.

M. LENNOX: La résolution ne le dit pas.

Sir FREDERICK BORDEN: Elle devrait le dire.

M. LENNOX (lisant):

Décide qu'il y a lieu de modifier la loi du Collège militaire royal, chapitre 43 des Statuts revisés de 1906, en abrogeant l'article 7 et en le remplaçant par le suivant:

7. Les traitements, soldes et allocations du commandant et des officiers des états-majors supérieur et subalterne du Collège seront fixés de temps en temps par le Gouverneur en conseil.

Sir FREDERICK BORDEN: Notre intention est de conserver le 2e paragraphe de cet article 7.

M. LENNOX: Ce paragraphe dit simplement que les détails de ces appointements seront consignés dans le rapport annuel qui est présenté au Parlement. Ce n'est pas le point que je voulais signaler. L'objet de l'amendement est de pourvoir aux appointements du même personnel.

Sir FREDERICK BORDEN: Pas exactement; plus le Collège prend d'importance, plus il faut de professeurs. Les employés seront de la même classe, mais le nombre n'en sera pas limité.

M. LENNOX: Aux termes de la loi, les appointements du commandant ne doivent pas excéder $3,200 par année, et le chiffre de tous les autres traitements ne doit pas dépasser $30,000. La loi actuelle limite, par conséquent, les dépenses à $32,200. Maintenant le ministre propose de porter ce chiffre à $60,000.

M. LANCASTER: Le ministre a déclaré qu'il dépense déjà $51,000.

Sir FREDERICK BORDEN: Il faudra $51,500 cette année.

M. LENNOX: C'est un joli saut. La loi dit que les dépenses n'excèderont pas $32,200 et cependant nous dépensons $51,500. Il est vrai que le Parlement a voté cet argent, mais personne ne nous a signalé cette disposition de la loi. J'admets la nécessité d'un changement, et je ne demande pas que les appointements soient réduits à un chiffre trop bas, mais je dis que la loi a été violée.

Sir FREDERICK BORDEN: Je l'ai avoué franchement, mais nous avons obtenu l'autorisation du Parlement pour faire ces dépenses, et personne n'a cherché à cacher l'existence de cette disposition de la loi.

M. HUGHES: Cette résolution est mal rédigée.

Sir FREDERICK BORDEN: Oui; celui qui l'a rédigée a commis une erreur. Nous n'avons jamais eu l'intention d'abroger le 2e paragraphe. J'accepte la restriction proposée. A tout prendre, il est peut-être préférable pour le département et pour le Parlement qu'une limite soit fixée et je crois qu'une somme de $60,000 suffira pour plusieurs années encore.

M. LANCASTER: Tous les ans, le ministre continuera à déposer tous les détails de ces dépenses?

Sir FREDERICK BORDEN: Certainement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La résolution doit être modifiée en ajoutant après le mot "abrogeant" les mots: "du paragraphe 1er de".

M. HUGHES: Mais si l'on augmentait le Collège militaire royal, cela nécessiterait un personnel plus considérable.

Sir FREDERICK BORDEN: Il nous faudrait nous adresser au Parlement avant tout.

M. HUGHES: J'estime qu'on devrait rendre plus efficace le travail de cette institution. Au lieu du petit nombre de soldats qui s'y trouvent maintenant, on devrait compter beaucoup plus d'élèves.

Sir FREDERICK BORDEN: Nous avons reçu plus de cent demandes d'admission à l'heure qu'il est. Les examens se font par voie de concours. Nous ne pouvons disposer que de trente places ordinaires, chaque année, pour lesquelles nous pouvons compter cinquante demandes au moins, de sorte que le Collège se trouve en un parfait état vraiment.

M. LENNOX: Mais vous ne pouvez disposer que de trente places.

Sir FREDERICK BORDEN: Le nombre d'aspirants de chaque classe s'élève à environ trente-trois et la durée du cours est de trois ans. Trente-trois élèves quittent le Collège cette année. Tous les aspirants peuvent être reçus à cette institution après avoir rempli certaines formalités. Des cinquante ou des soixante demandes nous ne pouvons en admettre que trente-trois, et cela, suivant l'ordre de mérite, puisque l'examen se fait par voie de concours.

M. LENNOX: Ne vaudrait-il pas mieux accepter tous ceux qui font une demande et qui peuvent subir un examen raisonnable?

Sir FREDERICK BORDEN: Nous n'avons place que pour cent aspirants.

M. LENNOX: Si c'est là une bonne institution, je ne vois pas pourquoi le jeune homme qui subit les examens requis et qui prouve ainsi ses aptitudes se verrait refuser cet avantage. Le pays n'a pas besoin d'extravagances, mais il peut fournir tout ce qui est nécessaire à l'instruction de ses enfants et nous ne devrions pas limiter les facilités de cette instruction à cause du manque d'espace ou d'instructeurs suffisants.

Sir FREDERICK BORDEN: C'est bien là aussi mon avis, mais l'espace nous fait défaut.

M. LENNOX: L'honorable ministre se propose-t-il de modifier ce projet de résolution en y ajoutant une disposition quelconque dans le but de limiter ce crédit à $60,000?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il est proposé d'ajouter les mots suivants: "tels appointements, soldes et gratifications ne devant pas excéder un montant total de $60,000."

L'hon. M. HAGGART: L'honorable ministre a obtenu le consentement de Son Excellence, quant au montant limité que pourrait voter le Parlement, n'est-ce pas?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui.

M. HUGHES: Je voudrais signaler un aspect de la question: ces cadets ont, en différentes circonstances, fourni les preuves de leurs aptitudes au point de vue des manœuvres militaires, etc., à Toronto et à Montréal. Je suis certain qu'il n'en coûterait pas beaucoup et que cette dépense insignifiante serait votée par le Parlement, de les faire venir à Ottawa de façon à ce que les députés et les sénateurs, c'est-à-dire les représentants du peuple, pussent constater ce dont sont capables ces jeunes gens au point de vue de l'entraînement physique. Je serais heureux d'entendre l'honorable ministre fournir à la Chambre les détails des études et des exercices auxquels se livrent ces cadets. Il doit cela au pays et, en même temps, cela serait une bonne réclame pour cette institution.

M. LANCASTER: Le but que veut atteindre mon honorable ami est parfait, mais il vaudrait mieux pour les membres de la députation se rendre à Kingston. Je n'estime pas qu'il soit sage de déranger ces cadets dans leurs études pour les exhiber plus ou moins comme s'ils composaient un cirque, et tout cela, pour l'avantage des membres de la députation. Ces derniers devraient connaître comment vivent ces cadets et ce qu'ils font; ils se renseigneraient grandement plus en se rendant à Kingston. J'exprimerais l'idée qu'on s'arrangeât de façon à conduire les membres du Parlement à Kingston un certain samedi, sinon plusieurs samedis, afin de permettre à nos collègues de se renseigner parfaitement sur la façon dont le Collège est conduit.

Un grand nombre d'entre nous, je crois, sont insuffisamment renseignés sur les avantages que cette institution fournit et ce petit voyage, si on l'exécutait, les surprendrait agréablement quant au travail efficace qu'on accomplit à cette institution.

M. EDWARDS: Les officiers qu'on fait venir d'Angleterre ont-ils une préférence pour les promotions sur les gradués du Collège militaire royal? Je serais porté à répondre dans l'affirmative. On pourrait croire, à bon droit, à l'utilité de faire venir ici des officiers anglais pour enseigner à nos cadets les véritables théories dont ils ont besoin, mais si ce collège accomplit parfaitement tout ce qu'il faut pour atteindre le but de sa création, je me demande pourquoi nous n'aurions pas au Canada des jeunes gens possédant toutes les qualités qu'on peut exiger de tout venant d'aucune partie du monde. S'il doit y avoir une préférence, j'estime que les Canadiens devraient en profiter les premiers.

Sir FREDERICK BORDEN: Avant de répondre à mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards), j'aimerais dire qu'il y a beaucoup de bon dans ce qu'ont suggéré les deux honorables députés qui l'ont procédé. Certes, ce serait une excellente chose

que de recevoir ici les cadets du Collège militaire royal, et j'estime qu'il vaudrait encore mieux pour tous les membres de la députation se rendre à Kingston et visiter le Collège. Quant à moi personnellement, je favoriserai de toutes mes forces tout ce qui sera de nature à réaliser l'un ou l'autre de ces projets. A ce moment nous étudions la question d'une visite que nous ferons prochainement les cadets de ce Collège. Vu certaines circonstances, je crois que cette visite est plutôt désirable. Quant à ce qu'on a proposé, d'autre part, je serai très heureux de faire tout en mon possible pour organiser une excursion dans le but de visiter ce collège, si un nombre assez considérable de députés m'exprimaient le désir de faire partie de ce voyage.

Quant au choix d'officiers britanniques, je suis certain que mon honorable ami (M. Edwards) ne professe aucun sentiment d'animosité à l'endroit de ces officiers.

M. EDWARDS : Aucun.

Sir FREDERICK BORDEN: Je puis dire à l'honorable député que l'ex-commandant était un gradué du Collège militaire royal. Tout en ne voulant pas discuter son régime, je dirai que ses prédécesseurs avaient mieux réussi dans l'accomplissement de leurs devoirs. Aujourd'hui nous avons des officiers de l'état-major qui sont sortis du Collège militaire royal. Il est vrai de dire que ce sont des officiers britanniques, mais il me semble que dans l'engagement d'instructeurs pour le Collège, nous avons besoin de professeurs qui ont acquis l'expérience des plus importantes questions qui peuvent se présenter au point de vue de la milice et dont nous devons essayer d'obtenir les services. Le commandant, aujourd'hui, est un homme parfaitement apte à remplir sa fonction. J'espère que le jour n'est pas éloigné où, grâce à ce système d'échange qui se poursuit entre les officiers de la troupe permanente du Canada et ceux de l'armée britannique, et les officiers des troupes permanentes de l'Australie et de l'Inde, sans compter les autres parties de l'empire, nous aurons dans notre propre collège, nos propres officiers qui auront acquis assez d'expérience du service pour devenir des instructeurs efficaces. Mais, en attendant, je crois que la politique que nous suivons est décidément la meilleure.

M. EDWARDS: Je ne parlais pas—bien que je reconnaisse que les expressions dont je me suis servi pouvaient être embrouillées—des officiers de haut grade tel que le commandant, mais des officiers instructeurs. Simple exemple pour démontrer ce que j'entends dire: je puis mentionner un officier du nom de Phillips que, me dit-on, on a fait venir au Canada en 1909, pour remplir la fonction d'instructeur d'artillerie à Halifax. Si je ne me trompe, il avait suivi le cours qui devait lui donner qualité durant douze ans, et trois années sont supposées former la période d'après laquelle un aspirant se trouve en retard. Je ne connais pas grand'chose de l'art militaire, mais ce sont les renseignements qu'on m'a fournis. De plus, on accorde deux mois de congé aux officiers qui nous arrivent d'Angleterre alors que nos propres Canadiens ne reçoivent qu'un congé d'un mois. Pourtant, ces officiers canadiens ont subi les examens d'aptitudes du Collège militaire royal, et j'estime que nous avons le droit de croire que ces examens-là sont assez sévères pour démontrer de quelles aptitudes sont doués nos soldats pour remplir les vacances qui se produisent de temps à autre. On me dit que deux de ces élèves voulaient prendre du service dans l'artillerie.

Sir FREDERICK BORDEN: Ce dont parle l'honorable député ne se rapporte pas au Collège militaire royal.

M. EDWARDS: Il s'agit de gradués du Collège militaire royal et, pour cette raison, je crois que tout cela se rapporte à la question. On me dit que deux des élèves faisant partie de la classe des gradués voulaient prendre du service dans l'artillerie et que, bien qu'il y eût conformément à la liste militaire cinq vacances, une seule de ces dernières fut remplie par un gradué du collège. Si tout cela est vrai, ce n'est pas juste, mais j'envisage cette question en me plaçant au point de vue du simple civil.

Sir FREDERICK BORDEN: Ces vacances ont-elles été toutes remplies?

M. EDWARDS: Je l'ignore.

Sir FREDERICK BORDEN: Elles ne l'ont pas été.

M. EDWARDS: Combien d'entre elles ont-elles été remplies?

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne puis dire précisément, mais il est de fait que, par suite du manque d'officiers réellement requis à ce temps-là, ces vacances n'ont pas été remplies. On compte toujours jusqu'à quinze vacances dans la troupe permanente. Mais je m'enquerrai du cas mentionné par l'honorable député. Je suis heureux qu'il ait appelé mon attention sur ce point. Mais, en attendant, je dirai à mon honorable ami que nous accordons la préférence aux gradués du Collège militaire royal, s'ils nous sont recommandés par le commandant, à toute autre personne et, cela, sans autre considération que celle du mérite.

M. EDWARDS: Voilà qui est très juste. Je demanderais à l'honorable ministre de s'enquérir du cas de M. C. F. Grant. Si je ne me trompe, il était à la tête de sa classe

au Collège militaire royal de Kingston d'où il est sorti avec distinction, et l'on m'informe qu'il a quitté le collège pour protester contre l'avancement d'un Anglais du nom de Ellison qu'on avait fait venir en 1906.

Sir FREDERICK BORDEN: Je me rappelle le cas. Ellison était un officier anglais stationné à Esquimault. Cet homme possédait une grande expérience et on l'avait choisi parce qu'on croyait servir ainsi l'intérêt public. Il nous est quelquefois nécessaire de demander le prêt d'un officier de l'armée impériale, lorsque nous n'avons pas, au Canada, d'officier requis. Nous empruntons, pour ainsi dire, cet officier impérial, et cela pour une certaine période, et si, à la fin de cette dernière, nous avons un officier canadien capable de remplir ce poste nous lui accordons celui-ci.

Je me rappelle l'affaire du jeune Grant, et nous regrettons profondément de le perdre. Je considère qu'il a eu grand tort de partir.

(Rapport est fait du projet de résolution qui est lu pour la 2e fois et adopté.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

Sir FREDERICK BORDEN demande à déposer un projet de loi (n° 180) portant modification de la loi du Collège militaire.

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

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA VENTE DE LA FERME BABY.

La Chambre passe à l'examen, en comité général, d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil:

a) De vendre et aliéner le terrain connu sous le nom de " ferme Baby ", situé dans le township de York, dans la province d'Ontario, dont l'achat a été ratifié par le chapitre 51 des statuts de 1908. Les deniers reçus en prix de vente de l'acquéreur dudit terrain devant être appliqués et employés à l'achat d'un emplacement et à la construction de casernes et édifices pour la milice et autres fins militaires dans la cité de Toronto ou ses environs;

b) De vendre et aliéner le lopin de terre situé dans la municipalité d'Assiniboïa, dans la province du Manitoba, et actuellement employé et connu sous le nom de champ de tir de Winnipeg. Les deniers reçus en prix de vente de l'acquéreur dudit champ de tir devant être appliqués et employés à l'achat d'un terrain pour un champ de tir dans la cité de Winnipeg ou ses environs, dans la province du Manitoba.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Par l'adoption d'un projet de loi conçu en des termes à peu près semblables à ceux de cette résolution, la Chambre, il y a deux ans, autorisait le Gouvernement à vendre certains terrains, dont un situé à Montréal et un autre à Toronto, et à en faire servir le produit aux fins militaires énoncées dans le bill. Le présent projet de résolution tend à autoriser la vente d'un terrain connu sous le nom de "ferme Baby", appartenant au ministère de la Milice et situé en ou près la ville de Toronto. Nous avons diverses raisons de vouloir vendre ce terrain; l'une de ces raisons, c'est qu'il n'est pas tout à fait assez vaste. Nous établissons à Toronto un nouveau dépôt de la troupe permanente; nous voulons qu'il soit avantageusement situé.

Cette ferme, d'une superficie de 160 acres, nous a coûté $20,000 et nous pouvons aujourd'hui en obtenir $160,000. Le pays réalisera donc en cette affaire un bénéfice raisonnable. Il ne serait pas sage, à mon sens, de préciser l'endroit où se trouve le terrain que nous nous proposons d'acheter; il est situé près de la ville de Toronto, plus favorablement situé encore que la ferme Baby. D'accès très facile, il est fort avantageux à tous les points de vue. Nous projetons de l'obtenir par voie d'expropriation et des mesures seront prises à cet effet dès que le projet de loi aura été ratifié.

M. WALLACE: Où se trouvera ce terrain?

Sir FREDERICK BORDEN: Je préfère ne pas le dire, craignant une hausse du terrain en cet endroit. J'ai fait examiner les terrains tout autour de la ville de Toronto, et nous en avons trouvé un fort convenable.

M. JAMESON: Qu'est-ce qu'on compte le payer?

Sir FREDERICK BORDEN: Nous comptons que le terrain que nous voulons acheter ne coûtera pas plus du tiers de ce que nous obtiendrons de celui dont nous projetons la vente. La superficie en sera de 300 à 600 acres.

L'hon. M. HAGGART: Puisque vous voulez l'acquérir par voie d'expropriation, pourquoi refusez-vous de dire où il est situé?

Sir FREDERICK BORDEN: Même dans ce cas, je crois préférable de ne pas le dire.

M. LANCASTER: Je suppose que le Gouvernement va vendre ce terrain de gré à gré, au prix qu'il lui plaira?

Sir FREDERICK BORDEN: Non pas; nous en demanderons des offres. Nous en annoncerons la vente, mais il est probable que nous ne le vendrons pas à la criée.

M. LANCASTER: Le ministre en a-t-il fait faire l'estimation? Dans la banlieue de Toronto, le terrain n'est pas bien cher à $1,000 l'acre.

Sir FREDERICK BORDEN: Il n'y a pas encore quatre ans, nous payions celui-ci

$20,000. Il n'y a pas de bâtiments dans le voisinage immédiat.

M. LANCASTER: Le ministre fera-t-il faire une estimation et fixera-t-il une mise à prix?

Sir FREDERICK BORDEN: Sans doute; nous voulons que la vente se fasse publiquement.

M. WALLACE: Le ministre donne-t-il à entendre que les deniers provenant de la vente de ces terrains serviront entièrement aux travaux de construction?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui, entièrement.

Sur le paragraphe b.

Sir FREDERICK BORDEN: La même chose peut se dire de la deuxième partie. Le champ de tir de Winnipeg est trop près de la ville, et on y est à l'étroit. Etant donnée la puissance des cartouches modernes, la zone dangereuse est beaucoup plus grande qu'autrefois, et on nous a informés qu'il faudrait acquérir une plus grande superficie de terrain. Nous constatons que pour acheter du terrain contigu au champ de tir il en coûterait autant que si nous vendions le terrain que nous possédons déjà pour acheter un peu plus loin de la ville un lopin de terre trois fois plus vaste où nous pourrions établir le champ de tir et, si cela nous convenait, transporter le dépôt qui se trouve actuellement à Winnipeg, chose que, du reste, nous serons obligés de faire dans un avenir assez rapproché. Le changement ne coûtera absolument rien au pays; le nouveau champ de tir sera situé aussi avantageusement que l'ancien, puisqu'il se trouvera sur le parcours de la même ligne de chemin de fer électrique.

M. WALLACE: Avez-vous un nouvel emplacement pour le champ de tir?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui, nous avons choisi le terrain. Je ne sache pas que la nouvelle ait été encore annoncée au public.

M. JAMESON: Le departement a-t-il l'habitude de vendre ou de louer les terrains dont il ne se sert pas?

Sir FREDERICK BORDEN: Quand les autorités militaires font rapport que ces terrains ne serviront probablement plus jamais et qu'on en peut obtenir un prix raisonnable, il doit être de règle de les vendre; mais depuis que je dirige le ministère, il est d'usage de les louer à condition que le département en puisse reprendre possession à court délai.

M. HUGHES: Le ministre a-t-il songé à déplacer la troupe de Saint-Jean (Qué.) et à vendre certains des bâtiments publics qui se trouvent en cet endroit?

Sir FREDERICK BORDEN: Non; les journaux en ont parlé, mais la question n'a pas été mise à l'étude.

M. WALLACE: Que fera-t-on de l'emplacement de la caserne Stanley?

Sir FREDERICK BORDEN: La caserne est vendue à la ville.

M. JAMESON: L'affermage des terrains du département, se donne-t-il par voie de soumissions ou de concours, ou bien ces terrains sont-ils loués à quiconque en fait la demande et que les fonctionnaires du département jugent dignes de cette faveur?

Sir FREDERICK BORDEN: Cela dépend. Bon nombre de terrains ont été loués sans concurrence parce qu'on ne leur attribuait que peu de valeur. D'ordinaire, je m'en rapporte à l'officier commandant. Dans le cas des terrains que nous possédons à Digby, par exemple, je crois que l'officier commandant à Halifax serait tenu de se transporter sur les lieux et de rédiger un rapport dont les conclusions influeraient beaucoup sur la détermination à prendre. Il est toujours stipulé au bail que le département peut, quand il le juge à propos et pour des fins militaires, reprendre possession du terrain sans avoir rien à payer du chef des bâtiments ou des améliorations.

(Rapport est fait du projet de résolution qui est lu pour la 2e fois et adopté.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

Sir FREDERICK BORDEN demande à déposé un projet de loi (n° 181) tendant à autoriser la vente ou l'aliénation de certains terrains de l'Etat et l'acquisition d'autres terrains en ou près les villes de Toronto et de Winnipeg.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

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

Reprise de la séance.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU TRAITEMENT DU MINERAI DE ZINC.

La Chambre passe à l'examen, en comité général, du projet de résolution suivant:

Il y a lieu de permettre au Gouverneur en conseil d'autoriser la dépense d'une somme n'excédant pas $50,000 pour étudier les procédés employés pour la production du zinc, pour faire des expériences et pour autres fins qui seront jugées nécessaires pour encourager la production et la fabrication en Canada du zinc et des produits du zinc de minerais canadiens.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): Le projet de loi

qui suivra l'adoption de cette résolution prescrira la mise à part, pour les fins énoncées dans la résolution, d'une somme de $50,000 à prendre sur les fonds actuellement affectés aux primes sur le plomb. Il y a un certain nombre d'années, une somme d'environ $2,500,000 était votée pour servir au paiement de primes à l'industrie du plomb. De cette somme, il reste encore à peu près $1,000,000 dans le trésor. Le plomb et le zinc sont si intimement alliés, notamment dans les minerais de la Colombie-Anglaise, que les exploitants des mines de plomb se préoccupent beaucoup du traitement du minerai de zinc. Le projet reçoit l'approbation de tous les principaux intéressés aux mines de plomb. Nous avons cru devoir recourir à cette mesure à la suite d'une pétition adressée au Gouvernement et appuyée par les exploitants de mines de plomb.

La dépense se fera par les soins du département des mines. Le traitement du zinc offre de nombreuses difficultés au point de vue métallurgique. La présence du zinc est préjudiciable au minerai de plomb, et avec le mode de traitement actuellement en usage au Canada, le zinc se trouve complètement perdu, et cela bien que, à quantité égale, le zinc ait plus de valeur que le plomb.

On se propose d'étudier tous les procédés connus en ce qui concerne la réduction du zinc par l'électricité. A l'heure actuelle, on a recours en Europe à un certain nombre de procédés nouveaux, dont l'un remonte à quelques années; les autres étant de découverte relativement récente, on ne sait si, au point de vue pratique du commerce, ils ont donné des résultats satisfaisants ou non. On a tenté à deux reprises de traiter le zinc dans la Colombie-Anglaise: ce fut d'abord par le procédé bien connu de la fusion à la cornue; puis on recourut à la réduction électrique, comptant pouvoir, à la faveur d'un traitement unique, séparer le plomb du zinc et recueillir ces métaux en lingots à leur sortie de l'appareil. Cet appareil a fonctionné pendant plusieurs années, mais avec un succès assez relatif.

Le désir des propriétaires de Kootenay est que le département des mines achève les essais qu'il a faits jusqu'à ce jour dans le four à zinc de Nelson. Après une enquête approfondie de tous les procédés bien connus, celui qui est le plus propre au traitement du minerai canadien sera adopté. Je suis d'avis que l'objet est des plus louables.

M. SPROULE: Comment fera-t-on cette enquête?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je crois qu'en Europe l'enquête sera faite par M. Harbord, ingénieur des mines, de la ville de Londres, qui faisait partie de la commission que le Gouvernement a envoyée en Europe il y a quelques années et qui fait actuellement des recherches pour le gouvernement anglais dans le Sud-Africain. Nous sommes en communication avec lui et nous espérons retenir ses services. L'enquête au Canada sera conduite par le docteur Haanel qui s'assurera sans doute des services des meilleurs métallurgistes du pays et de l'étranger.

M. SPROULE: Où fera-t-on les essais?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Si nous tirons la conclusion que le procédé électrique peut s'appliquer au minerai réfractaire de faible teneur de la Colombie-Anglaise, les nouveaux essais auront lieu, en toute probabilité, à Nelson (C.-A.), où un four électrique et tous les accessoires nécessaires ainsi que la force électrique nous ont été offerts gratuitement pour les essais. Je suppose que ceux-ci auront lieu à Nelson, bien que nous voulions être libres de les faire dans la ville d'Ottawa ou dans un laboratoire bien outillé d'une université, si nous croyons qu'il est sage d'agir ainsi.

M. SPROULE: Les essais de métallurgie électrique du docteur Haanel ont-ils eu quelque succès?

L'hon. M. TEMPLEMAN: La fonte du fer au moyen de l'électricité est un fait accompli.

M. SPROULE: Mais ce procédé n'est pas appliqué dans la pratique, n'est-ce pas?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Mais oui; il est appliqué sur une grande échelle en Europe et quelque peu aux Etats-Unis; cependant, on s'en sert plutôt pour l'acier que pour le fer. Le grand problème de la métallurgie électrique au Canada consiste à se procurer l'électricité à bon marché. Si l'on réussit à produire de l'électricité à meilleur marché qu'on ne produit de la chaleur par les moyens ordinaires, il est incontestable que la métallurgie électrique remplacera les procédés usuels pour la fonte du fer.

M. SPROULE: Vu les grandes chutes d'eau de la Colombie-Anglaise, vous devriez vous procurer de l'électricité à meilleur marché que tout autre pays du monde.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il y a aussi de grands dépôts de houille en Colombie-Anglaise; mais, chose étrange, l'énergie électrique y coûte actuellement plus cher que dans la province d'Ontario. La Colombie-Anglaise a un vaste territoire et quelques-unes des chutes d'eau ne sont pas proches des endroits où l'on extrait le fer. La fonte électrique du fer a fait des progrès, mais je ne crois pas que le Canada ait tiré parti des connaissances acquises sur ce sujet. Naturellement, l'exploitation des mines de fer et la fonte de ce métal exigent

une mise de fonds se chiffrant par des millions.

M. BLAIN: Utilisera-t-on une partie de cette somme pour envoyer en Angleterre une commission chargée d'examiner la situation qui règne là-bas?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Cette question est à l'étude depuis très longtemps, mais le département n'a pas l'intention d'envoyer qui que ce soit en Europe. Nous avons des ingénieurs versés dans la métallurgie dont nous pourrions nous procurer les services relativement à peu de frais. Nous nous renseignerons sur les procédés les plus récents appliqués à la fonte du minerai de zinc, mais il ne sera pas nécessaire d'envoyer une commission en Europe. Les besoins sont plus apparents aujourd'hui qu'ils l'étaient il y a quelques années. Autrefois, le minerai de zinc était exporté du Canada aux Etats-Unis et le droit était peu élevé, mais le droit établi par le tarif Payne-Aldrich est prohibitif. De là, la nécessiter de traiter ce minerai zincifère au Canada. Cette somme est empruntée aux primes à l'industrie du plomb. Ceux qui profitent des primes à l'industrie du plomb sont, pour bien dire, ceux qui profiteront de celles-ci, car le plomb et le zinc vont de pair, le zinc étant très nuisible aux producteurs de plomb et étant actuellement une perte sèche pour eux; de sorte que tous les intéressés ont demandé au Gouvernement de retrancher ces $50,000 et de faire faire des essais concernant la production et la fabrication du zinc.

M. ARMSTRONG: Si je comprends bien, le minerai était autrefois exporté aux Etats-Unis où il était fondu à la complète satisfaction des producteurs de minerai de zinc de la Colombie-Anglaise. Ces $50,000 sont, pour ainsi dire, une prime accordée à une fonderie de l'Ouest. N'est-ce pas là la situation?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Non, certes, ainsi que l'honorable député le constatera en lisant le projet de résolution. La Colombie-Anglaise n'a jamais exporté aux Etats-Unis qu'une quantité relativement faible de minerai zincifère. Il y a une grande quantité de minerai de basse teneur qui ne serait être assez concentré pour compenser le coût du transport, et nous nous proposons d'employer cette somme d'argent aux fins mentionnées dans le projet de résolution et à nulle autre. Nous ne pourrions pas en détourner un seul dollar afin de subventionner une fonderie de la Colombie-Anglaise. Il faudra plusieurs années pour dépenser cette somme dont la totalité sera consacrée aux frais indiqués dans le projet de résolution par le département des Mines.

M. ARMSTRONG: Le dernier paragraphe dit clairement " et pour autres fins qui seront jugées nécessaires pour encourager la production et la fabrication au Canada du zinc et des produits du zinc extraits de minerais canadiens." Ces mots ne justifient-ils pas la conclusion que j'ai tirée?

M. LENNOX: Dans quel dessein le ministre se sert-il des mots que l'honorable député a cités à l'instant?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Notre dessein est d'abord de faire une enquête complète sur les procédés connus pour le traitement du zinc au moyen de l'électricité. Nous avons pour objet de faire une étude approfondie du zinc et des produits du zinc au Canada. Nous nous proposons aussi de faire faire un examen minutieux des dépôts connus qui existent au Canada afin de déterminer le nombre de tonnes que nous pourrons avoir pour alimenter une fonderie. De plus, nous avons l'intention de faire faire des essais par le département sous la direction d'hommes compétents—si nous pouvons nous en procurer, car ils ne sont pas nombreux—qui connaissent les procédés employés pour la fonte du zinc au moyen de l'électricité, et nous croyons que les essais auront lieu à Nelson où existe déjà une fonderie qu'on a mise à notre disposition pour ces essais. Il sera peut-être nécessaire de demander à des métallurgistes de l'école des mines de Kingston de faire certains essais chez eux ou ailleurs afin de s'assurer s'ils peuvent séparer le plomb du zinc, et ils seront peut-être tenus de demander le concours d'autres spécialistes.

M. ARMSTRONG: Le ministre ne devrait donc pas refuser de biffer les mots "et pour autres fins."

L'hon. M. TEMPLEMAN: J'ignore ce qu'il en résulterait. Je désire avoir la latitude la plus absolue et de pleins pouvoirs d'employer cette somme aux fins que j'ai énumérées. Nous n'avons pas l'intention de subventionner une fonderie de zinc et nous ne pourrions pas le faire avec cette somme. Nous voulons bien interdire l'emploi d'aucune partie de cette somme pour payer des primes à l'industrie du zinc, car tel n'est pas notre dessein.

M. BEATTIE: Le ministre a-t-il eu vent de la découverte de minerai de zinc dans les comtés de Grey et de Bruce (Ontario). J'ai reçu des lettres à ce sujet, et j'apprends qu'on a trouvé un bel échantillon de zinc, mais on veut obtenir de l'aide pour exploiter la mine. Le ministre se propose-t-il d'en accorder?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Ce que le département des Mines entreprend de faire, c'est précisément de venir en aide à l'industrie minière, mais non au point de vue

financier. Nous tâchons de faire des recherches et des essais et d'en publier les résultats; nous tentons de montrer comment les choses se font, afin que les intéressés profitent des renseignements que nous leur fournissons pour exploiter nos ressources minières. Je sais qu'il existe des dépôts considérables de zinc dans Ontario, et j'ai reçu des lettres à ce sujet depuis que cette résolution a été inscrite sur le feuilleton. Mais dans le cas de l'industrie du zinc dans l'Ontario comme en Colombie-Anglaise, nous ne pouvons lui venir en aide qu'en indiquant la manière de s'y prendre—du moins, si nous réussissons à résoudre nous-mêmes le problème. Nous ne sommes pas certains de réussir complètement. La question de la métallurgie électrique est hérissée de difficultés. Je suis d'avis qu'il est extrêmement probable que nous aurons besoin de toute cette somme pour parvenir aux fins que nous nous proposons.

J'affirme à la Chambre et aux honorables députés de la gauche que je ne voudrais pas modifier la rédaction. Le projet de loi que je soumettrai a été préparé par le sous-ministre de la Justice et l'avis inscrit sur le feuilleton a été rédigé par le rédacteur des lois. L'avis est, pour ainsi dire, calqué sur le bill. N'étant pas avocat, je craindrais de consentir à la rédaction des mots en question parce que cette modification, bien qu'anodine en apparence, pourrait rendre les dispositions du bill illusoires.

M. BEATTIE: L'important c'est que le ministre établira cette fonderie en Colombie-Anglaise où elle ne pourra guère traiter les minerais d'Ontario. Et je comprends qu'il en coûte trop cher pour expédier ces minerais aux Etats-Unis afin de les faire traiter. Si la fonderie se trouvait dans un endroit plus central, la position du ministre en cette matière serait beaucoup plus forte.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Naturellement, le choix de l'emplacement de cette fonderie n'est qu'une simple question économique. Une fonderie de mauvais zinc et de tout autre minerai doit être située de telle manière que la force motrice coûte le meilleur marché possible. Il est possible d'apporter le minerai de loin à un endroit ou la force motrice est d'un prix peu élevé. L'un des graves problèmes, du moins dans l'Ouest, c'est de concilier toutes les circonstances. En Colombie-Anglaise, l'un des grands obstacles à l'exploitation de la fonderie de Frank était le coût excessif de cette exploitation. On constatera peut-être qu'il en est de même de la métallurgie électrique, bien que l'on constatât d'autres défauts. Mais il faut se rendre compte des circonstances. Pour la fonte du fer, le coût est parfois moins élevé lorsqu'on transporte le fer près de la houille que lorsqu'on transporte la houille près du fer.

M. BEATTIE: Je suis heureux que le ministre ait parlé de la question d'énergie à bas prix, car elle est très importante, et je crois qu'il constatera que la ville de London est le meilleur endroit pour établir de hauts-fournaux. Les conditions sont très favorables à cet endroit, vu que nous espérons avoir l'énergie du Niagara à très bas prix. Naturellement, je ne puis me porter garant de cela. Mais je ne crois pas que l'on puisse trouver un meilleur endroit que London pour une industrie de ce genre, et j'espère que le ministre y donnera une attention très sérieuse.

M. LENNOX: Nous ne désirons pas embarrasser le ministre en exigeant qu'il raye ces mots, car je comprends parfaitement qu'il est quelquefois difficile de savoir au juste quels pourraient être les effets de cette élimination. Cependant, le ministre pourrait probablement éviter cela en nous donnant les renseignements que nous avons le droit d'avoir, et qu'il possède sans doute, sur le bout de ses doigts. J'ai compris qu'il nous avait dit qu'il lui fallait toute cette somme de $50,000 pour les fins indiquées.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Mon honorable ami (M. Lennox) attend une réponse. Veut-il un oui ou un non. J'ai dit que je n'avais aucun doute que tout cet argent était nécessaire. Si nous décidons de faire des expériences pour la fonte par l'électricité, il est très difficile d'estimer à l'avance combien il faudra dépenser. J'admettrai franchement que toute cette somme de $50,000 pourra être dépensée sans que nous obtenions des résultats décisifs dans la fonte par le procédé électrolytique. La Chambre doit comprendre cela, mais peut-être trouverons-nous un bon procédé avant d'avoir tout dépensé la somme de $50,000. De sorte que je ne puis pas dire d'une façon précise que nous aurons besoin de tout cet argent, mais les probabilités sont qu'il nous le faudra, et peut-être plus que cela.

M. LENNOX: Je ne crois pas que le ministre nous traite avec justice. Lorsqu'il nous demande $50,000, il ne demande pas de la monnaie de poche qu'il pourra dépenser ou non à son gré; il demande de l'argent dont il sait qu'il aura besoin; en d'autres mots, il doit avoir un plan tracé d'avance, une estimation, montrant comment il s'attend de dépenser cet argent. S'il ne sait pas d'une façon générale à quelles fins il appliquera cet argent, il n'a pas le droit de nous le demander, et nous n'avons pas le droit de le lui accorder. Je demande donc au ministre de nous faire connaître les différentes applications qu'il se propose de

faire de cet argent. Nous serons alors en état de juger s'il est de notre devoir de lui voter ce crédit, ou si nous devons le refuser. C'est ma réponse à sa demande de rayer certains mots dans cette résolution.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Une estimation a été faite, mais je ne croyais pas qu'il serait nécessaire de la produire à cette période, et je ne l'ai pas apportée avec moi. Cette résolution n'est que le premier acte. Je serai heureux de donner à mon honorable ami, à la 2e lecture du bill, les renseignements qu'il demande.

M. LENNOX: J'accepte la parole de mon honorable ami.

M. GOODEVE: Je sais combien il est difficile de trouver une méthode de traitement du minerai de zinc. Je suis disposé à accepter les vues du ministre, particulièrement parce que je comprends qu'une partie de cet argent sera prise sur le crédit déjà voté par le Parlement pour le traitement du minerai de plomb. Ce crédit a été d'un grand service non seulement à cette industrie particulière, mais au Canada tout entier. Avant cela nous importions des Etats-Unis tout le blanc de plomb à l'huile; mais je suis heureux de voir que de grands établissements de ce genre ont été fondés à Montréal et qu'une grande partie du plomb employé au Canada est aujourd'hui miné, fondu, broyé et fabriqué dans notre pays. Je puis parler aussi du minerai de zinc avec une certaine connaissance, parce que notre propre Gouvernement a dépensé beaucoup d'argent pour chercher à découvrir des procédés électriques pour traiter ces minerais. Nous avons le désavantage que l'action du gouvernement des Etats-Unis nous rend difficile de trouver un marché chez eux pour le plomb qui contient du zinc. Les droits américains sont pratiquement prohibitifs sur les minerais qui contiennent un certain pourcentage de plomb, ce qui fait que nous ne pouvons pas y exporter les minerais qui contiennent un grand pourcentage de zinc. Il en résulte qu'un grand nombre de mines ont été fermées, et l'on a accumulé de grands amas de minerai de deuxième classe qui contiennent du zinc. Mais comme ils ne peuvent être traités d'aucune façon, ils ne représentent qu'un produit comparativement inutile. Si par l'aide du Gouvernement nous pouvons découvrir un procédé pour traiter ces minerais, ce sera d'un grand avantage à tout le Canada, et la production du zinc dans notre pays en recevra une grande impulsion. Pour ces raisons j'appuierai la proposition du ministre, et j'ajouterai, d'après ce que je connais de cette question, qu'il est difficile de dire au juste à l'avance combien coûteront des expériences de ce genre. Beaucoup d'entre nous ont dépensé de très fortes sommes, et avons perdu de l'argent dans les tentatives de découvrir un procédé satisfaisant, et nous croyons, vu que le projet sera d'un avantage général pour le pays, que le Gouvernement fait bien de l'étudier. C'est à la suite de représentations qui lui ont été faites à ce sujet, que le ministre demande ce crédit. Ces expériences coûtent beaucoup d'argent et produisent quelquefois peu de résultat, mais nous sommes obligés d'essayer si nous voulons développer l'industrie minière du pays. Notre pays a été le premier à adopter le procédé électrolytique pour le traitement du plomb, et le résultat a été que nous avons doublé la capacité de l'un de nos plus grands fourneaux sur le continent américain, et que nous fabriquons le plomb le plus pur qui soit produit en Amérique. J'ai cru qu'il était bon de faire connaître ces faits à la Chambre afin de l'engager à appuyer le projet que le ministre a en vue.

M. LENNOX: Je suis entièrement d'accord avec l'honorable député de Kootenay (M. Goodeve); mais je veux dire au ministre que lorsqu'il vient nous demander de l'argent il devrait être en mesure de nous dire comment il se propose de le dépenser. Je suis prêt à lui donner plus que $50,000 pour le développement de nos mines, mais je voudrais savoir de quelle façon il se propose d'employer cet argent. Je ne connais rien de ce crédit particulier, mais je considère que $50,000 pour développer une industrie utile est une bien petite somme. J'aiderai avec plaisir le ministre à lui faire obtenir une somme plus considérable du moment que le plan qu'il proposera au Parlement pour l'employer sera de nature à faire du bien au pays. Je pourrai appliquer à ce cas particulier l'expression si souvent répétée dans cette Chambre chaque fois que l'on veut faire adopter un bill à toute vapeur, que le développement de l'industrie minière dans la Colombie-Anglaise ou autre part dans le Canada est une chose d'utilité générale pour le pays. Je suis entièrement favorable à toute proposition qui sera de nature à développer nos mines, et j'espère que le ministre donnera à cette Chambre des renseignements au sujet de l'emploi judicieux de cet argent.

M. HERRON: Je demanderai au ministre si le Gouvernement a pris des renseignements au sujet du haut fourneau dans la ville de Frank. Cette tentative n'a pas réussi. Il y avait là un outillage considérable.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Le Gouvernement n'a pris aucun renseignement au sujet du haut fourneau dans la ville de Frank, mais je crois que ceux qui sont intéressés dans les mines sont au courant de cette tentative. Elle n'a pas réussi pro-

bablement parce qu'on a pris le mauvais moyen de fondre le minérai de zinc dans la région de Kootenay. A tout événement ce fut une faillite métallurgique et financière, et si je ne me trompe pas je crois que l'usine a été démolie.

(Rapport est fait du projet de résolution qui est lu une 2e fois et adopté.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

L'hon. M. TEMPLEMAN demande à déposer un projet de loi (n° 182) relatif au paiement de primes sur le plomb contenu du minerai extrait dans les mines du Canada et pour promouvoir la production du zinc dans le Canada.

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

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL (n° 102) MODIFIANT LA LOI D'IMMIGRATION.

La Chambre passe à la suite de la discussion des articles du projet de loi (n° 102), déposé par M. Oliver, concernant l'immigration.

Paragraphe k (rats de cale).

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Je propose que les mots:

" moyen de transport " dans le paragraphe k soient remplacés par " véhicule ".

M. U. WILSON: Cet article est absolument semblable à celui de la loi des Etats-Unis, n'est-ce pas?

L'hon. M. OLIVER: Je ne pourrais pas dire s'il est exactement semblable, mais il ressemble beaucoup à celui du bill de l'année dernière. Le principe est le même.

(Le paragraphe, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 3 (prohibition de certaines catégories d'immigrants).

L'hon. M. OLIVER propose:

Qu'après le mot " citoyen ", dans la deuxième ligne, on insère les mots " ou ayant domicile en Canada."

Nous avons établi la signification du mot "domicile" afin de permettre aux sujets anglais qui ont établi leur demeure dans le Canada de réclamer à leur retour les mêmes droits que les citoyens du Canada, et il est nécessaire que ces mots soient ajoutés afin de rendre cette idée. Un séjour de trois ans en Canada donne droit au titre de citoyen canadien.

M. BARKER: Le ministre veut-il dire qu'un sujet anglais peut devenir citoyen du pays par trois années de séjour.

L'hon. M. OLIVER: Oui.

M. TEMPLEMAN.

M. U. WILSON: Insisterez-vous sur ce séjour de trois années?

L'hon. M. OLIVER: C'est mon désir.

M. U. WILSON: J'en suis marri. En Angleterre, il faut un séjour de cinq ans pour devenir citoyen anglais. Aux Etats-Unis on exige aussi cinq années, et on se propose d'en exiger plus.

M. J. A. CURRIE: Cette loi fera-t-elle d'un étranger un sujet britannique.

L'hon. M. OLIVER: Elle donnera seulement les privilèges de citoyen canadien à celui qui, bien que n'étant pas né dans le Canada, y aura séjourné trois ans.

M. BARKER: Et qui était déjà sujet britannique?

L'hon. M. OLIVER: Il ne sera pas nécessaire qu'il soit sujet britannique. S'il a résidé au Canada trois ans, il a de ce fait acquis le domicile au Canada.

M. BARKER: Il n'est pas naturalisé de ce fait?

L'hon. M. OLIVER: Non.

M. BLACK: Que voulez-vous dire par les mots " maladie repoussante "?

L'hon. M. OLIVER: Le maladie que l'on rencontre le plus fréquemment, c'est le trachoma, qui est une maladie plutôt repoussante que dangereuse.

M. BLACK: Le mot " repoussante " dont on se sert ici, est applicable seulement à l'état nerveux de la personne qui observe le patient. Un médecin jugerait qu'aucune maladie n'est repoussante.

M. URIAH WILSON: Quel mot l'honorable député propose-t-il de substituer au mot " repoussante "?

M. BLACK: Aucun; les mots " contagieuse " et " infectieuse " suffisent.

L'hon. M. OLIVER: Bien qu'au point de vue scientifique ce mot puisse n'avoir aucune raison d'être, il me paraît opportun de le retenir dans la pratique.

M. SPROULE: Il est des maladies qui ne sont ni contagieuses ni infectieuses, mais qui sont repoussantes, comme le cancer et les ulcères. Vous ne pourriez, je pense, trouver un mot plus juste.

M. BLACK: Je ne pense pas que le trachoma soit une maladie repoussante aux yeux d'un médecin. Au point de vue du médecin, il n'existe rien de tel qu'une maladie dégoûtante ou repoussante.

L'hon. M. OLIVER: Au sujet de cet article, on a soutenu qu'il n'est pas assez large en ce qu'il restreint le débarquement de personnes à qui il a été prêté de l'argent. Si l'on se bornait à restreindre le

débarquement d'immigrants ayant reçu des prêts de sociétés de bienfaisance, ce serait probablement tout ce qu'il faudrait. Les avances faites par un ami ne devraient pas provoquer de telles restrictions.

M. BARKER: Quelle serait la raison d'être d'une telle distinction?

L'hon. M. OLIVER: Il ne faut pas confondre les avances faites par un ami avec celles faites par une société charitable dans le cours ordinaire des choses.

M. URIAH WILSON: Je ne pense pas qu'on devrait exclure les gens simplement parce qu'ils ont emprunté de l'argent. Il est bien suffisant de soumettre à certaines conditions le débarquement d'immigrants envoyés ici par des sociétés charitables désireuses de s'en débarrasser.

M. SPROULE: Récemment, il est débarqué au Canada nombre d'Ecossais sans le montant d'argent exigé par la loi, et une société écossaise a offert d'avancer l'argent nécessaire. Qu'arriverait-il en pareil cas aux termes d'une telle disposition?

L'hon. M. OLIVER: Ce n'étaient pas là des avances faites par une société charitable en vue de l'envoi de ces immigrants.

M. URIAH WILSON: Et elles ont été faites après leur débarquement au Canada.

M. SPROULE: Il ne me paraîtrait pas opportun d'entraver le débarquement de personnes qui seraient ainsi aidées par leurs compatriotes au pays même.

M. CROSBY: En effet, nombre d'immigrants s'assurent leur passage au Canada d'une compagnie de navigation maritime; ils désirent peut-être se rendre à Toronto ou Winnipeg ou quelque autre centre de l'Ouest; mais ils n'ont pas assez d'argent, bien qu'à d'autres égards ils soient dans d'excellentes conditions. L'agent de la compagnie de navigation leur déclare: Vous avez toute la somme requise pour vous rendre à Halifax ou Saint-Jean, et nous vous accordons le passage; ces immigrants en concluent qu'une fois débarqués au Canada ils n'auront aucune difficulté à se rendre à quelque lieu que ce soit. Il est arrivé souvent que des familles dans ces conditions, composées de braves gens, sont débarquées au Canada et ont reçu l'aide de nos sociétés nationales. Nous avons à Halifax trois de ces sociétés: la Charitable Irish Society, la North British Society et la St. George's Society qui ont principalement pour fin de venir en aide à ces immigrants pauvres, leurs propres nationaux. Encore l'autre jour, il s'est présenté un cas semblable à celui que vient de signaler l'honorable représentant de Grey (M. Sproule). La société North British s'est occupée de cette affaire et a fourni aux immigrants les sommes suffisantes pour leur permettre d'atteindre leur destination. Il est certain que c'étaient là des immigrants très recommandables, et il aurait été vraiment cruel de les renvoyer; et pourtant, si on avait interprété la loi à la lettre, c'est ce qu'il aurait fallu faire. Je crois que le lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse s'est intéressé à leur cas. Il faudrait rédiger la loi de manière à permettre à de tels immigrants d'arriver à destination. Nous avons un cas de cette nature à Saint-Jean; un immigrant arrivé là depuis huit ou dix jours. Il se trouve avoir un beau-frère, bourgeois à l'aise de Toronto, qui lui a transmis par dépêche télégraphique une somme suffisante pour le mettre en règle; mais il y a cette difficulté que, suivant l'interprétation stricte de la loi, il devrait tout de même être déporté.

Je suis sûr que le ministre doit avoir été saisi de nombreuses demandes quant à la valeur morale des immigrants. Quand l'immigrant offre des garanties morales, et se trouve dans des circonstances qui militent contre sa déportation, ou qu'il se présente des amis, comme il arrive parfois, qui sont disposés à l'aider, on devrait être à même de lui éviter la déportation comme s'il s'agissait d'un immigrant non recommandable.

L'hon. M. OLIVER: Cet article, sous sa forme actuelle, exprime l'attitude actuelle du Gouvernement sous le régime de décrets en conseil autorisés par la présente loi. C'est en vue d'inscrire dans nos statuts la pratique administrative du Gouvernement, afin que tout se fasse en règle, que nous avons introduit cet article. Je me rends parfaitement compte que nombre de braves gens sont pauvres, et que si la pauvreté était une raison suffisante d'exclusion du pays, plusieurs d'entre nous n'y seraient pas aujourd'hui; mais l'insertion d'un texte de cette nature a été rendue nécessaire par certaines survenances de l'automne de 1907, qui peuvent fort bien se reproduire en l'absence d'une disposition à cet effet. Personne n'a oublié les nombreux cas de détresse qui se sont produits dans le cours de l'hiver de 1907 parmi les immigrants arrivés de date récente dans les villes canadiennes, et qui ont provoqué des critiques très vives sur le compte du département de l'immigration. Nous avons constaté que la plupart de ces immigrants avaient été envoyés par des sociétés de bienfaisance opérant dans la métropole. La demande de main-d'œuvre au Canada avait été assez active dans le cours de l'été, à un moment où dans les Iles-Britanniques on manquait d'ouvrage. Aussi les sociétés de bienfaisance se mirent-elles en frais d'envoyer leurs désœuvrés au Canada, où ils trouvèrent à s'occuper durant les mois d'été. Mais dès

que les affaires devinrent moins actives, à l'automne de 1907, nous nous sommes trouvés avec tous ces gens sur les bras, sans avoir d'emploi à leur donner. En conséquence, beaucoup de misère, et beaucoup de vertes critiques à l'adresse du département de l'immigration; et le recrutement d'immigrants d'une bonne classe en Angleterre en subit un rude échec par suite des mauvais rapports qui se répandirent dans le pays. Un décret en conseil fut alors émis, interdisant le débarquement d'immigrants qui auraient reçu de l'aide de sociétés charitables, à moins d'avoir subit l'inspection au départ, et, d'avoir été acceptés par les fonctionnaires de l'immigration. Je sais bien qu'il se produit des cas pitoyables, et je serais très heureux de trouver quelques moyens de les régler dans un sens favorable, mais cela ne paraît pas possible. Nous avons constaté que cette mesure prise par décret en conseil était non seulement nécessaire, mais utile. Elle a, si je ne me trompe, absolument sauvé la situation au Canada; et j'aimerais que cette disposition fût insérée dans la loi afin que tous se rendissent compte de la ligne de conduite que nous suivons.

M. JAMESON: Cette disposition aurait-elle l'effet de gêner en aucune manière les mesures prises par l'Armée du salut, de date récente, en vue de favoriser l'immigration vers le Canada?

L'hon. M. OLIVER: L'Armée du salut se conforme à cette exigence de la loi. Elle a toujours soin de faire inspecter par nos employés d'immigration dans la métropole les gens qu'elle nous envoie; et bien entendu, une fois cette inspection faite, nous répondons de ces immigrants, de leur valeur morale et le reste et nos ports leur sont ouverts. D'autres sociétés de bienfaisance se conforment de même aux exigences de la loi sous ce rapport. Nous n'interdisons pas l'envoi d'immigrants par des sociétés de bienfaisance, mais il faut au préalable qu'ils soient inspectés par nos agents de l'autre côté.

M. JAMESON: Cela me paraît très opportun.

M. CROSBY: Nous avons à Halifax trois sociétés constituées, non pas entièrement de bienfaisance, mais ayant aussi un caractère national, et qui viennent en aide à ceux de leur nationalité qui arrivent dans notre pays. Très souvent lorsqu'une de ces familles débarque à Halifax ou Saint-Jean, ses membres s'imaginent qu'ils sont à proximité de n'importe quel endroit du Canada. Prenez par exemple le cas d'une famille irlandaise débarquant au pays et se proposant d'aller retrouver des connaissances à Toronto ou Winnipeg, mais n'ayant pas assez d'argent pour faire le voyage; nous avons fréquemment avancé les sommes nécessaires pour leur faire atteindre leur destination, et dans beaucoup de cas, ces sommes nous ont été remboursées par eux. Aucune de ces sociétés constituées ne voudrait prendre sur elle de faire parvenir des immigrants au terme de leur voyage sans être raisonnablement sûre que ce sont des colons recommandables pour le pays. La société Charitable Irish et la société North British ont été fondées il y a cent cinquante ans en vue d'aider les immigrants qui débarquaient ici. Il leur est arrivé aussi de venir en aide à des naufragés sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et de les faire parvenir à destination. Je crois que ces sociétés seraient parfaitement disposées à fournir des garanties suffisantes à l'égard de ceux qu'elles assistent. En tout cas il devrait être inséré dans le projet de loi quelque disposition en vue d'éviter la déportation d'immigrants recommandables de cette sorte.

M. STRATTON: Il y a du bon dans ce que vient de dire l'honorable représentant d'Halifax. Des cas fâcheux sont venus à ma connaissance dans ma propre circonscription. Il arrive parfois que des gens dont le père ou le frère arrivent des îles Britanniques ne sont pas en moyen d'avancer la somme requise de $25; mais sont prêts à s'engager à les renvoyer à leurs frais, si jamais ces immigrants devenaient à charge au public. Malgré tout, ces immigrants ont été déportés au grand regret de leurs amis. Ce sont assurément là des cas très pénibles. Mais il me semble que la seule manière dont nous puissions y parer, ce serait par la nomination d'agents intelligents, à qui nous laisserions une certaine latitude qui les mettrait à même de distinguer entre les immigrants recommandables et ceux qui ne le sont pas.

M. BARKER: Je crois que nous allons un peu trop vite, et, puisque l'article 13 pourvoit à la création d'un conseil d'enquête chargé d'examiner les cas de cette nature, nous pourrons discuter la question d'une manière plus intelligente quand nous en serons à cet article.

M. J. CHISHOLM: Si le présent article est modifié de façon à le rendre applicable à des secours donnés par quelque société de bienfaisance, ne serait-il pas à propos de déclarer en termes non équivoques que cela s'applique à des institutions charitables du Canada.

L'hon. M. OLIVER: Cet article n'a d'application qu'aux institutions dont l'œuvre s'exerce hors du Canada. Il y est dit que, dans le cas de personnes secourues par des sociétés de bienfaisance, ces personnes seront examinées par nos propres agents de l'autre côté de l'Atlantique. En d'autres termes, nous ne leur permettons pas de descendre ici sans l'approbation de nos agents.

L'immigrant est considéré comme peu recommandable du moment qu'il est aidé par quelque société de cette nature, et c'est à lui qu'il incombe de prouver le contraire. Les cas de cette espèce seront traités de l'autre côté. Pour répondre à une observation de mon honorable ami de Halifax (M. Crosby), je puis lui dire que, si l'immigrant est de la classe qui convient pour les travaux des champs, nous n'exigeons pas qu'il ait de l'argent en sa possession; tout ce que nous lui demandons, c'est qu'il ait de quoi se rendre sur les lieux.

M. SPROULE: Et pour les domestiques?

L'hon. M. OLIVER: Ils sont dans la même position que les personnes pouvant aider aux travaux des champs. Chacun admet que les uns et les autres nous sont nécessaires, et c'est pourquoi nous n'imposons dans ces cas-là aucune restriction quant à la question d'argent. L'article fait une claire distinction entre ceux-ci et les autres. Pour ces derniers, qui viennent ici avec d'autres intentions que de cultiver ou de servir comme domestiques, il est juste que nous veillions à ce qu'ils ne deviennent pas un fardeau pour le public.

M. U. WILSON: Quelles classes de personnes l'administration encourage-t-elle pour le moment?

L'hon. M. OLIVER: Les cultivateurs, les ouvriers des champs et les domestiques.

M. U. WILSON: Avez-vous laissé tomber les terrassiers de chemins de fer?

L'hon. M. OLIVER: Oui, il y a plus d'un an.

M. SPROULE: Est-ce que cet article s'appliquerait à des sociétés fraternelles ou nationales?

L'hon. M. OLIVER: Certainement, si elles sont de l'autre côté de l'Atlantique.

M. SPROULE: J'en connais de ce côté-ci qui projettent de nous amener des immigrants, et de bien les choisir.

L'hon. M. OLIVER: Il ne saurait y avoir d'objection à cela, à la condition pourtant que leurs efforts tendent à nous procurer des cultivateurs, des ouvriers des champs et des domestiques.

M. SPROULE: Ceux-là n'ont pas besoin de $25 en débarquant.

L'hon. M. OLIVER: Non.

M. SPROULE: Vous n'exigez pas non plus de la société une garantie qu'ils ne deviendront pas un fardeau pour le public?

L'hon. M. OLIVER: Non. Nous savons que cette catégorie de personnes répond à un besoin qui se fait sentir généralement et, du moment qu'elles sont physiquement saines et suffisamment bien disposées, il est certain qu'elles trouveront un emploi.

M. U. WILSON: L'article ainsi modifié devrait paraître acceptable à la Chambre. Depuis des années que nous nous efforçons de ne laisser pénétrer dans ce pays que de bons sujets, nous pourrions sans doute nous permettre de dépasser un peu la mesure plutôt que de rester en deça. Il est grandement à désirer que nous n'abaissions pas le niveau physique, moral ou intellectuel de nos populations canadiennes.

M. GOODEVE: Il s'est présenté un cas dans la ville de Trail, voisine de celle où j'habite. Des Italiens m'ont écrit à l'égard de certains amis qui allaient nous venir de leur pays. Ces gens étaient descendus à New-York. Les uns avaient leur billet jusqu'à la Colombie-Anglaise, d'autres jusqu'à New-York seulement. Ils se sont vus retenir là par l'agent. Des télégrammes ont été échangés entre monsieur le commissaire de l'immigration Scott et moi. J'ai appris que tous ces émigrants étaient passés, excepté un, et, quant à celui-là, je n'ai pas pu obtenir de réponse bien définie. Un de ceux qui m'ont parlé à ce sujet est un habile métallurgiste, occupant une bonne position. Je désirerais savoir du ministre pour quelles raisons on refuserait de laisser passer quelqu'un dans les circonstances que je viens de rapporter.

L'hon. M. OLIVER: Cela s'est fait en vertu d'un amendement à la loi sur l'immigration adopté au cours de l'avant-dernière session, lequel amendement exclut du pays tout immigrant qui s'y présente autrement que muni d'un billet d'entier parcours acheté dans son propre pays. Quant aux raisons que nous avons eues de faire édicter une disposition qui de prime abord paraît quelque peu étrange, elles découlent de la nécessité qu'il y a de rapatrier ces individus. Si quelqu'un de peu recommandable nous arrive et qu'il faille prendre au bout d'un certain temps des mesures pour le rapatrier, nous le faisons savoir à la compagnie qui l'a amené, avec injonction de le ramener dans le pays auquel il appartient. Dans le cas cependant où la compagnie ne l'aurait pas pris dans le pays auquel il appartient, nous ne pouvons la contraindre à l'y transporter. Nous ne pouvons que l'obliger à le rendre dans le pays où elle l'a pris et, si cet individu ne vaut rien pour nous il est à présumer qu'il vaut tout aussi peu pour ce pays-là. En conséquence, pour notre propre garantie, nous avons pensé à faire adopter cet amendement qui nous donnait le droit de repousser tout immigrant n'arrivant pas directement de son pays ou qui ne serait pas muni d'un billet acheté dans le pays auquel il appartient. Voilà pour les motifs généraux de cette disposition. Quant aux conditions

particulières qui ont donné lieu à la chose, je puis dire qu'il y avait à parer à un mouvement probable, ou plutôt certain, de la part des Japonais se dirigeant d'Honolulu sur la Colombie-Anglaise, sans compter que des Hindous se préparaient à nous arriver en masse de Hong-Kong. Nous avions, il est vrai, avec le Japon des arrangements interdissant toute émigration directe de ce pays au Canada; mais le Japon n'avait pas autorité pour empêcher l'immigration partie des îles Sandwich, lesquelles appartiennent aux Etats-Unis. Il y avait dans ces îles plusieurs milliers de Japonais; et la vie y était dure pour eux, au lieu que dans la Colombie-Anglaise la perspective était magnifique. Mis en présence de ce danger qui nous menaçait, nous avons pu l'éviter par ce moyen. La même disposition nous a réussi contre le mouvement que nous redoutions de la part de Hong-Kong. Il va sans dire que cette disposition est d'application générale, et elle nous sert avantageusement dans le cas de personnes qui nous arriveraient par les Etats-Unis.

M. ARMSTRONG: Je ferai observer au ministre qu'il entre constamment dans nos ports des immigrants munis de billets pour les Etats-Unis.

On transporte ces gens-là à travers notre pays jusqu'à Sarnia. J'ai eu connaissance d'un cas de ce genre, où une trentaine d'immigrants, apparemment porteurs de billets pour les Etats-Unis, ne sont pas allés plus loin que Port-Huron et ont été ramenés à London (Ont.) dans un train du Grand-Tronc. Autant que j'ai pu savoir, des agents du Grand-Tronc leur ont donné de l'ouvrage à London, et dans d'autres districts où l'on était bien aise d'utiliser leurs services. Je me demande pourquoi ces immigrants, ainsi refusés par les Etats-Unis comme impropres, sont tolérés chez nous.

L'hon. M. OLIVER: Je ne m'explique pas comment la chose a pu se produire s'il y a eu franc jeu de la part de tous les intéressés. Tout immigrant qui passe dans le pays est examiné au port de débarquement par un agent américain, en vertu d'une entente entre les deux administrations. Quand, à la suite de cet examen, l'immigrant est agréé, il a toute liberté d'entrer aux Etats-Unis en arrivant à la frontière. Si l'examen qui se fait à Halifax, à Saint-Jean ou à Québec par l'agent américain ne doit pas avoir de suite, je serai heureux que l'on m'en informe, et nous verrons à redresser les choses.

M. ARMSTRONG: J'espère bien que le ministre va s'occuper de cette affaire, car il y a des centaines d'individus comme cela que l'on retient dans le pays de la même manière. J'ai fait des recherches personnelles à ce sujet après avoir vu ces gens que l'on ramenait ainsi de Sarnia à London par un autre train. Je les ai vus descendre à Sarnia, et je me suis enquis de ce qu'on allait en faire. La réponse a été telle que je viens de la faire connaître au ministre. D'après les renseignements que j'ai pu recueillir dans l'ouest de la province, ce n'est pas seulement à Port-Huron que cela se pratique, mais dans d'autres ports également, où de nombreux immigrants ayant leur passage payé jusqu'aux Etats-Unis sont ramenés sur leurs pas à la frontière.

L'hon. M. OLIVER: Si mon honorable ami a des détails sur cette affaire, j'aimerais à ce qu'il me les fît tenir, comme aussi, sur tout autre cas semblable qui pourrait venir à sa connaissance. De pareils agissements sont absolument contraires à l'entente qui existe entre nous. A dire vrai, nous sommes un peu plus difficiles que les Etats-Unis sur cette question des immigrants, et il est fort possible que l'on prenne avantage des lois américaines pour entrer au Canada; c'est-à-dire que, d'une manière ostensible, l'individu se rend jusqu'à destination, mais avec l'intention de ne pas aller plus loin. Il semblerait que l'on profite, pour entrer au Canada, de cet examen fait par l'agent des Etats-Unis dans nos propres ports. C'est là un problème difficile à résoudre et auquel le présent bill s'efforce de donner la meilleure solution possible. Nous verrons plus loin d'autres dispositions dont l'effet, croyons-nous, sera de prévenir ce genre de tricherie.

M. HUGHES: Est-ce que le ministre a des agents en Angleterre chargés d'amener les immigrants dans la province d'Ontario?

L'hon. M. OLIVER: Non.

M. HUGHES: N'y a-t-il pas dans votre ministère un employé du nom de Burnett et que fait-il là?

L'hon. M. OLIVER: C'est un agent salarié, résidant à York. Ni en Angleterre ni sur le continent nous n'avons d'agents qui sont chargés de conduire des groupes d'immigrants au Canada.

M. HUGHES: Cet agent a-t-il pour fonction de diriger des immigrants vers l'Ontario ou vers le Nord-Ouest?

L'hon. M. OLIVER: Dans n'importe quelle partie du Canada où l'immigrant désire se rendre. L'agent en question n'a pas d'avis à donner; il se borne à fournir les renseignements qu'il possède.

M. HUGHES: Ce fonctionnaire a reçu des lettres de personnes désirant venir s'établir au pays. On a engagé un père de famille et ses garçons à venir au Canada pour y travailler à gages. On devrait avertir ces immigrants que les ouvriers agricoles n'obtiennent de l'emploi que pendant quelques mois de l'année. A mon avis, voilà un des plus graves inconvénients de ce sys-

tème; on fait d'alléchantes promesses à ces gens pour les engager à venir travailler ici comme ouvriers agricoles, alors que ces travaux ne durent que quelques mois. Le Gouvernement devrait adopter quelque système bien défini à cet égard, et les agents d'immigration devraient franchement dire à ces immigrants ce qui leur est réservé, lorsqu'ils viennent s'établir au Canada. Qu'ils viennent ici à titre de journaliers ou d'occupants de homesteads, il importe qu'on les éclaire parfaitement sur la situation. La famille en question vient des environs de Carlisle. Un jeune homme m'écrivit en Afrique; je le connaissais parfaitement. Burdett conseilla à cet individu d'émigrer ici avec sa famille et de s'engager comme ouvrier agricole, dans la province d'Ontario.

A mon avis, il n'y a pas d'avenir pour celui qui immigre ici avec sa famille, comptant pour subsister sur quelques mois de travail par année.

L'hon. M. OLIVER: Je ne saurais me ranger entièrement à l'avis de l'honorable député. Notre agent en Angleterre est tenu de donner des renseignements sur toutes les parties du Canada et l'immigrant choisit alors la province où il veut se fixer. Il ne conviendrait pas à tous d'aller prendre des terres au Nord-Ouest et certains immigrants pourraient trouver avantageux de s'engager comme ouvriers agricoles dans l'Ontario. Je le sais, il existe en ce moment une forte demande d'ouvriers agricoles dans Ontario.

M. HUGHES: Pour l'été.

L'hon. M. OLIVER: Pour l'hiver également, dans les régions d'industrie laitière.

M. HUGHES: Puis ces individus végètent dans les villes, en hiver.

L'hon. M. OLIVER: C'est bien vrai.

M. HUGHES: Oshawa nous en fournit un exemple.

L'hon. M. OLIVER: Je le sais parfaitement. Si nous nous avisions de détourner d'Ontario ceux qui désirent s'y engager comme ouvriers agricoles, les cultivateurs ne nous en sauraient guère gré. Tous les ans, à l'époque de la moisson, on organise à bon marché des excursions d'Ontario vers l'Ouest, et quand un immigrant vient chercher de l'emploi dans l'Ontario, rien ne nous dit qu'il ne se dirigera pas plus tard vers l'Ouest pour s'y établir sur un bien de famille. Je ne saurais blâmer notre agent d'avoir donné à cet individu et à son fils les renseignements désirés qui les ont engagés à se rendre dans l'Ontario.

M. HUGHES: Ils ne sont pas dans l'Ontario; je les envoie dans l'Alberta.

L'hon. M. OLIVER: J'espère qu'ils prospéreront dans l'Alberta.

M. JAMESON: J'ai l'intention de proposer plusieurs amendements à cet article, et le ministre sera probablement en mesure de les adopter; mais avant d'aller plus loin, je veux qu'il soit bien compris que je ne désire nullement faire obstacle à l'adoption de cette mesure. Le "Free Press" d'Ottawa, aujourd'hui, vient de publier un article dont je cite un paragraphe:

Si l'obstruction persiste, que les députés de la gauche ne s'étonnent pas de voir s'accréditer la rumeur qu'ils sont influencés par le commerce maritime qui, on le sait, est hostile aux nouveaux règlements sur l'immigration.

L'auteur de cet article fait sans doute allusion au débat qui s'est déroulé ici, lorsque le ministre de l'Intérieur proposa ces jours derniers, la 2e lecture du bill. Je suis l'un de ceux qui participèrent au débat. Je me suis borné à présenter de courtes observations, à l'instar d'autres députés intéressés dans cette mesure et nous n'avons guère pris de temps. A mon avis, un débat de trois heures sur la 2e lecture d'une mesure de pareille importance ne saurait être tenu pour de l'obstruction et j'espère sincèrement que cet article dont j'ai donné lecture n'a pas été inspiré par un membre du Gouvernement. Lorsque la Chambre est saisie d'une mesure de cette importance, tout député ici a le devoir de suggérer les mesures qu'il juge propres à assurer le bien-être du pays et c'est de l'intérêt du pays que s'inspiraient les observations que j'ai présentées sur cette question, de concert avec d'autres collègues. Je désire dire un mot sur le paragraphe a de l'article 3, se rattachant aux catégories interdites. Voici ce texte:

Les idiots, les imbéciles, les faibles d'esprit, les épileptiques, les déments et les personnes qui ont eu des attaques d'insanité dans les cinq ans.

Seront exclus. Je désire proposer en amendement que:

Le mot "dans" soit rayé et qu'à sa place on insère les mots "qui ont eu deux ou plusieurs attaques d'insanité auparavant."

Je constate que la loi américaine est à peu près conçue dans les mêmes termes en ce qui concerne les catégories refusées dans cette loi et il me semble que ce serait une excellente addition à faire à cet article. Il ne peut y avoir aucune objection à cet amendement. Un peu plus tard, je présenterai un autre amendement au paragraphe d.

L'hon. M. OLIVER: Je préfère que mon honorable ami n'insiste pas sur l'adoption de son amendement. Je sais parfaitement que l'idée est contenue dans la loi des Etats-Unis, mais bien que nous ayons beau-

coup profité du travail de rédaction de la loi des Etats-Unis, nous n'avons pas cru qu'il était avantageux de la suivre dans tous les détails. Ce qui fait que nous n'acceptons pas ce détail-ci, c'est que nous désirons rendre la loi aussi claire que possible pour qu'elle puisse être appliquée équitablement à tout le monde. Nous pensons que si le refus d'accepter des immigrants qui ont été atteints d'insanité est motivé par une période de cinq ans, cela rend possible la preuve de part et d'autre, tandis que si nous acceptons l'amendement proposé par mon honorable ami qui parle de deux périodes d'insanité à une époque quelconque de la vie d'une personne, il se soulève une difficulté relativement à l'établissement de la preuve d'un côté ou de l'autre qui rend très difficile à l'administration l'application de la loi. Je ne crois réellement pas que la disposition de la loi doive être telle que l'a suggéré mon honorable ami, et je sais que cela rendrait son application très difficile. Le but important que nous poursuivons en soumettant cette loi à la Chambre et au pays, c'est de faire des règlements qui donneront satisfaction à tout le monde en adoptant un programme qui pourra être appliqué équitablement, que chacun comprendra et qui donnera à tous une chance égale, en laissant aussi peu que possible prise à l'incertitude de la loi.

M. BARKER: Je ne comprends pas la difficulté dont parle le ministre. Ce que demande l'amendement c'est qu'un homme qui a été atteint d'insanité pendant les cinq années qui ont précédé sa tentative d'entrée au Canada, ne soit pas admis au pays. Le mot "précédent" est absolument inutile. Il ne peut pas se rapporter à l'avenir, mais au passé. Un homme qui, dans l'espace de cinq ans avant son arrivée au pays a été fou, devrait être exclus.

Le ministre admet cela et par conséquent il n'est pas nécessaire de mettre le mot "précédent". L'amendement proposé dit: "Ou qui ont eu deux ou plusieurs attaques d'insanité auparavant." Mon honorable ami de Digby ne limite pas la question à un homme qui a été fou dans les cinq ans mais si, à une époque quelconque de la vie d'un homme, on peut prouver qu'il a été fou deux fois, il sera exclus. Je ne peux comprendre l'objection.

(L'amendement est repoussé.)

M. JAMESON: Je voudrais proposer un amendement au paragraphe d ainsi conçu:

Les personnes qui ont été trouvées coupables de quelque crime impliquant turpitude morale.

J'espère que le ministre acceptera ce changement, car il est conforme à ce qu'il avait dans l'esprit en rédigeant ce bill bien qu'il semble l'avoir oublié dans le cas actuel. J'ai encore emprunté quelque chose à la loi américaine et je propose de remplacer ce paragraphe par les termes suivants:

Les personnes qui ont été trouvées coupables de trahison, de crime ou de délit impliquant turpitude morale, les polygames, les anarchistes ou les personnes qui ont l'intention ou sont partisans de renverser, par la force ou la violence, le gouvernement de la Grande-Bretagne, du Canada ou de toute colonie, possession ou dépendance britannique ou d'un gouvernement étranger.

Nous n'avons pas besoin de gens pareils dans ce pays et ils devraient être exclus. A l'article 41, le bill prévoit l'expulsion du Canada de certaines personnes de cette catégorie et il me semble que si nous devons expulser des individus qui témoignent d'intentions de cette nature, ce serait prudent de les empêcher d'entrer au Canada. Mon amendement est rédigé avec cette idée en vue. Je vois de bonnes raisons pour que cet amendement soit adopté et je n'en vois pas pour qu'il soit rejeté. Je le présente, appuyé par M. Barker.

L'hon. M. OLIVER: La loi qui existe déjà au Canada est à peu près conçue dans les termes que contient le bill actuel et je pense que ses dispositions sont satisfaisantes et suffisantes. Cette disposition de la loi des Etats-Unis n'a pas eu le moindre effet d'empêcher l'entrée aux Etats-Unis d'un seul de ces individus en question, parce que la connaissance du fait prévu ne peut être obtenue que par l'aveu de la personne elle-même et si elle désire entrer au pays, il est probable qu'elle ne fera pas cet aveu.

M. HUGHES: Pouvez-vous exclure un polygame en vertu de la loi actuelle du Canada?

L'hon. M. OLIVER: Il peut être expulsé.

M. HUGHES: Qui paye les frais de l'expulsion?

L'hon. M. OLIVER: La compagnie de transport qui a amené ici cette personne.

Aux termes de la loi actuelle nous pouvons renvoyer cet immigrant dans un délai de deux ans; dans le bill, ce délai est porté à trois ans et la compagnie qui l'a amené est tenu de le ramener.

M. U. WILSON: Mais le Gouvernement a dépensé de l'argent pour renvoyer des immigrants.

L'hon. M. OLIVER: C'est quand il n'est pas possible d'établir par quelle compagnie l'immigrant renvoyé a été amené.

M. HUGHES: Si l'immigrant non recommandable était retenu dans le port, et s'il lui était interdit de débarquer, toute difficulté disparaîtrait.

L'hon. M. OLIVER: C'est vrai.

M. BARKER: Je trouve étrange la prétention du ministre que si un anarchiste entre au pays on le renvoie, mais si l'on sait qu'il y vient, on l'admet puis on le renvoie ensuite.

(L'amendement Jameson est repoussé.)

L'hon. M. OLIVER: Je propose d'ajouter les mots suivants, comme paragraphe 1er:

Les personnes qui ne remplissent pas les conditions ou ne se conforment pas aux dispositions des règlements qui seront en vigueur et applicables à ces personnes, aux termes des articles 37 ou 38 de la présente loi.

Le Gouverneur en conseil peut passer des règlements au sujet des personnes mentionnées dans les articles 37 et 38 comme appartenant à la catégorie des immigrants auxquels l'entrée du Canada est interdite, et par ce nouveau paragraphe, cette disposition se trouvera dans la loi. Je tiens à la rendre aussi complète que possible.

M. U. WILSON: Je crois que les règlements auraient tout autant de force sans ce paragraphe, mais je suis aussi en faveur de mettre la disposition dans la loi.

Sur l'article 4.

L'hon. M. OLIVER: Cette disposition est empruntée à la loi australienne. Je n'ai pas besoin d'insister sur les difficultés d'administrer une loi concernant l'exclusion des immigrants. Les dispositions d'une telle loi doivent être sévères, si on veut qu'elles aient quelqu'utilité, et si nous les faisons sévères, il se présentera de temps à autre des cas exceptionnels, et sans une disposition comme celle-ci, l'application de la loi pourrait présenter de graves inconvénients. En Australie, le ministre est autorisé à faire certaines exceptions, et nous devons suivre cet exemple, pour pourvoir à certains cas exceptionnels où la rigoureuse application de la loi serait mal vue.

M. HUGHES: Il sera tenu un registre de toutes ces exceptions?

L'hon. M. OLIVER: Certainement.

Sur l'article 5.

Le Gouverneur en conseil peut nommer un directeur de l'immigration, des commissaires d'immigration et les autres fonctionnaires jugés nécessaires pour la mise en œuvre de la présente loi.

M. SPROULE: Y a-t-il des appointements déterminés attachés à ces diverses positions?

L'hon. M. OLIVER: Nous avons une échelle générale d'appointements, mais il n'y a rien dans la loi à cet effet.

M. SPROULE: Ceux de ces agents qui sont employés à Ottawa sont-ils sous la juridiction de la loi concernant le service civil?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

Sur l'article 10:

Tout fonctionnaire nommé sous le régime de la présente loi a l'autorité et les pouvoirs d'un constable spécial pour l'application des dispositions de la présente loi au sujet de l'arrestation, de la détention ou de la déportation d'immigrants, d'étrangers ou d'autres personnes.

M. U. WILSON: Pourquoi un constable aurait-il le droit d'ordonner le renvoi d'un immigrant?

L'hon. M. OLIVER: Il n'a pas ce pouvoir, mais il est autorisé à employer la force pour assurer l'arrestation, la détention ou la surveillance des immigrants condamnés à être renvoyés.

Sur l'article 12:

Pour la préservation de la paix, et afin de permettre des arrestations pour contravention aux lois du Canada ou aux lois de toute province ou municipalité du Canada où se trouvent les différents postes d'immigrants, les fonctionnaires qui ont la charge de ces postes doivent, selon qu'il y a lieu, permettre l'entrée de ces postes à tous constables ou autres agents de la paix chargés de l'application de ces lois; et pour les objets du présent article, l'autorité de ces constables ou agents de la paix et la juridiction des tribunaux locaux s'étendent auxdits postes d'immigrants.

M. BARKER: Pourquoi les mots "de la paix" à la fin de la sixième ligne?

L'hon. M. OLIVER: Cet article est emprunté à la loi des Etats-Unis et nous en avons copié le texte littéralement.

M. BARKER: Je crois qu'il vaudrait mieux retrancher ces trois mots.

Sur l'article 13:

Le ministre peut nommer, dans chaque port d'entrée, trois fonctionnaires ou plus, au nombre desquels sera le fonctionnaire de l'immigration en autorité, qui formeront un conseil permanent d'enquête pour la décision sommaire de tous les cas où des immigrants ou des passagers ou voyageurs cherchent à entrer au Canada ou sont détenus pour une raison quelconque sous le régime de la présente loi.

M. U. WILSON: Où sont actuellement établis ces conseils d'enquête?

L'hon. M. OLIVER: Nous avons le droit d'en établir et nous nous proposons de le faire pour en finir avec les méthodes arbitraires de décider des cas de détention ou de renvoi, actuellement en vigueur.

Aujourd'hui c'est le surintendant qui doit commander, d'où nous avons besoin de rétablir les cours d'enquête dont les procédures formeront dossier.

M. U. WILSON: Combien de ces cours l'honorable ministre se propose-t-il d'établir?

L'hon. M. OLIVER: Nous en établirons à Halifax, à Saint-Jean, province de Qué-

bec, à Montréal et aux principaux ports du littoral du Pacifique.

M. HUGHES: Quant aux points qui bornent la frontière?

L'hon. M. OLIVER: La disposition contient la même stipulation quant à ces points-là. Lorsque le nombre des fonctionnaires ne permet pas d'établir un bureau, le fonctionnaire chargé de l'application de la loi doit retenir un registre de ses décisions.

M. HERRON: J'aimerais connaître si ces pouvoirs s'étendront simplement à enquêter sur le caractère de l'immigrant et s'ils se rapporteront au mode de déportation et aux questions de ce genre, ou si l'on veut que ce bureau puisse avoir toute latitude quant aux détails de l'immigration en général. Je crois qu'il serait opportun d'étudier si ce bureau pourrait s'occuper de cette question mieux que ne saurait le faire l'honorable ministre qui est déjà surchargé d'ouvrage.

M. BARKER: Je puis me tromper, mais je crois que d'après l'article 13, l'honorable ministre multiplie inutilement les procédures. Il a un fonctionnaire au port de débarquement et toutes ces procédures ne sont prises qu'en vue d'une dispute qui pourrait surgir quant à l'action de ce fonctionnaire. Si l'honorable ministre envoyait deux fonctionnaires, dans un cas de protestation contre la décision des officiers du port, la querelle s'accentuerait. Qu'il envoie un seul fonctionnaire compétent et ce dernier s'entendrait avec le fonctionnaire du port et la difficulté se trouverait réglée. En cas de divergence d'opinion, on pourrait avoir recours à tel appel que l'honorable ministre décréterait.

L'hon. M. OLIVER: Notre but, c'est de fournir à celui qui se trouve ainsi détenu l'occasion de soumettre sa cause, et de lui faire subir une enquête juste et équitable, tandis que, aujourd'hui, le ministère assume la responsabilité d'une action arbitraire sans aucune forme de procès.

M. BARKER: Il est évident que l'honorable ministre veut accorder à l'immigrant le droit d'en appeler. Mais s'il surgit une difficulté entre le maître du port et le préposé du ministère, pourquoi ne pas en appeler immédiatement au ministre où ne pas se servir de tout autre moyen d'appel qu'il pourra déterminer? On n'ajoute rien qui soit à l'avantage de l'immigrant en envoyant ces deux fonctionnaires.

Si l'on envoie un fonctionnaire et qu'il surgit une divergence d'opinion entre lui et le fonctionnaire attaché au port, l'immigrant pourrait en appeler au ministère.

L'hon. M. OLIVER: Cela est vrai. Pourtant je serais porté à croire que s'il existait un bureau de trois arbitres dont deux se prononceraient contre l'immigrant, celui-ci serait plutôt porté à accepter la décision rendue par deux membres de ce bureau contre le troisième que si le contraire existait.

M. BARKER: A plus forte raison s'il s'agissait d'une division de quatre contre cinq.

M. HERRON: Je demanderai à l'honorable ministre de répondre à la question que je viens de lui poser. D'après cette disposition l'autorité de ce bureau ne s'étendra qu'à la détention et qu'à la déportation des immigrants. Mais l'honorable ministre a-t-il tenu compte de la participation de ce pouvoir à tous les autres fonctionnaires de cette catégorie, de telle sorte qu'un bureau dont les membres consacreront tout leur temps à ce travail puisse s'occuper de toutes ces catégories d'immigrants, épargnant ainsi beaucoup de travail à l'honorable ministre?

L'hon. M. OLIVER: Cette disposition de ce projet de loi ne se rapporte qu'à la mise en vigueur du statut au port de débarquement. L'idée exprimée par l'honorable député (M. Herron) va beaucoup plus loin que cela. Ce projet de loi ne contient aucune disposition relative à la fin indiquée par mon honorable ami. Pour les raisons que j'ai indiquées dans un cas précédent, je demande que les mots " et les personnes qui ont un domicile au Canada " soient insérés après le mot " citoyen " qui se trouve à la deuxième et dans les autres lignes jusqu'à la dernière.

M. BARKER: L'honorable ministre veut parler, je suppose, d'un sujet britannique ayant son domicile au Canada.

L'hon. M. OLIVER: Toute personne ayant acquis domicile au Canada par droit de résidence durant trois ans aurait le droit de revenir au Canada s'il quitte une fois notre pays.

M. JAMESON: Un citoyen canadien est-il aussi distingué que peut l'être un sujet britannique?

L'hon. M. OLIVER: Il nous faut une définition qui établira la différence entre un sujet canadien et un sujet britannique qui n'est pas canadien, et nous employons les mots " citoyens canadiens " pour cette raison.

M. JAMESON: Dans ce cas, au point de vue du droit on ne permet pas aux sujets britanniques de débarquer au Canada, n'est-ce pas?

L'hon. M. OLIVER: Non, non pas parce qu'ils sont sujets britanniques, mais parce qu'ils doivent être citoyens canadiens ou avoir leur domicile au Canada avant de débarquer.

Sur l'article 23 (juridiction des tribunaux dans le cas de refus d'admission ou de renvoi du Canada, restreinte).

L'hon. M. OLIVER: Il s'agit ici d'une disposition nouvelle dont le texte a été soumis au ministère de la Justice, mais dont les effets au point de vue administratif doivent être étudiés par le Parlement. Le ministère de la Justice estime que nous avons droit d'établir une disposition comme celle-ci.

Sur l'article 25 (les passagers ne doivent être débarqués qu'aux endroits désignés par le fonctionnaire en autorité.—Amende.).

M. BARKER: Qui impose cette amende?

L'hon. M. OLIVER: La dernière partie du projet de loi renferme une disposition à cet égard.

M. JAMESON: Pourquoi l'amende de $20 à $1,000 accuse-t-elle un écart aussi considérable?

L'ohn. M. OLIVER: Le chiffre de l'amende variera selon que la contravention aura été commise avec ou sans préméditation. Certaines compagnies de transport pourraient débarquer en des endroits où nos fonctionnaires seraient incapables de les découvrir et de les renvoyer, des passagers à qui l'entrée du Canada est interdite; il importe donc au plus haut point que l'on soit, en pareil cas, autorisé à recourir aux mesures les plus rigoureuses. Certaines personnes ne sont admises au Canada qu'après acquittement d'un droit fort élevé; les laisser débarquer sans acquitter ce droit, ce serait s'exposer à des pertes considérables d'argent. Il importe donc que la peine soit rigoureuse. Si l'on venait à débarquer deux Chinois ailleurs qu'au port régulier de débarquement, le chiffre de l'amende compenserait la perte des droits.

M. JAMESON: Je ne m'oppose pas au maximum de l'amende; c'est le minimum que je trouve insuffisant. Certaines compagnies de transport pourraient trouver quelque avantage à ne pas exercer une surveillance très étroite sur le débarquement des passagers, parce que le prix du passage pourrait être plus élevé que le chiffre de l'amende dont elles seraient passibles. L'expérience m'a appris qu'il est d'usage, en pareil cas, d'imposer le minimum et non le maximum de l'amende.

Je ne sais comment le ministre entend faire expliquer ces dispositions nouvelles; cela dépendra beaucoup, j'imagine, des instructions qui seront données à l'égard des amendes à recouvrer, mais je sais par expérience que c'est le minimum que l'on recouvre d'ordinaire, et le minimum de $20 me paraît insuffisant.

M. LENNOX: Cette amende doit être imposée à l'égard de chaque personne illégalement débarquée?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

M. LENNOX: Elle devrait être imposée à l'égard de chaque personne ainsi débarquée.

L'hon. M. OLIVER: Oui, mais le texte de l'article n'est pas très clair.

M. LENNOX: Je propose que les mots " pour chaque contravention ", à la 5e ligne, soient rayés et remplacés par les suivants: "pour chacun de ces passagers ou pour chacune de ces personnes".

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

M. SPROULE: Comme nous avons fait beaucoup de travail, ne conviendrait-il pas de rendre compte de nos délibérations et de lever ensuite la séance?

(Rapport est fait de l'état de la question.)

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. SPROULE: Quels objets viendront en discussion demain?

L'hon. M. FIELDING: Nous mettrons à l'étude divers projets de loi d'importance secondaire inscrits au feuilleton qui nous occuperont vraisemblablement toute la journée.

M. U. WILSON: Poursuivrons-nous l'étude de ce même bill?

L'hon. M. FIELDING: Oui, et nous passerons ensuite à d'autres projets d'importance secondaire.

M. U. WILSON: Nous commencerons par celui-ci?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

(La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à onze heures du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 22 mars 1910.

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

LES ACCUSATIONS LUMSDEN.

M. LENNOX propose:

Que le quatrième rapport du comité spécial chargé de faire une enquête sur les accusation portées par Hugh D. Lumsden contre quelques-uns des ingénieurs du chemin de fer national transcontinental, soit pris en considération le jeudi 31 mars courant.

Je propose cette date si elle convient au Gouvernement.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): C'est parfait.

(La motion est adoptée.)

SABLE DE LA RIVIERE SAINTE-CLAIRE

M. A. H. CLARKE: Monsieur l'Orateur. Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire appeler l'attention du Gouvernement, et principalement du ministre des Travaux publics, sur les plaintes de la population de l'ouest de la province d'Ontario concernant la location par le gouvernement de la province d'Ontario du privilège de prendre du sable et du gravier dans la rivière Détroit, ou plutôt dans la rivière Sainte-Claire, qui est un cours d'eau international.

Ce privilège a été accordé pour une durée de cinq ans a une maison de Détroit sur une distance s'étendant depuis la réserve des sauvages jusqu'à la tête de la pointe Edouard, et comprenant environ 2,025 acres. La coutume a été jusqu'à présent de permettre aux habitants de Sarnia, de Wallisburg, Dresden et autres endroits qui désiraient avoir du sable d'aller en prendre dans le voisinage. Mais aujourd'hui ces mêmes personnes sont obligées de payer une redevance à cette maison de Détroit, sans le consentement de laquelle ils ne peuvent prendre ce sable qui est propriété publique. L'indignation est considérable à ce sujet et je crois que, vu que le Gouvernement fédéral possède des droits sur un cours d'eau de ce genre, il pourrait prendre des mesures pour protéger les droits des habitants du Canada.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Je suis heureux que mon honorable ami ait soulevé cette très importante question. Je puis dire que mon attention a déjà été appelée sur ce sujet par les personnes qui se plaignent que ce droit ait été accordé par le gouvernement d'Ontario à la compagnie dont mon honorable ami parle. Naturellement si la gouvernement d'Ontario possède seul la propriété du lit de la rivière, le département des Travaux publics ne pourra rien faire, à moins que les travaux de la compagnie ne soient nuisibles à la navigation. Je suis porté à croire que tel est le cas, parce qu'une compagnie qui ne drague que pour prendre du sable ne doit pas s'inquiéter beaucoup de la navigation, et elle creusera des trous profonds en certains endroits de la rivière qui pourraient empêcher les vaisseaux d'avancer, ou pourraient nuire d'une autre manière à la navigation. Je puis dire à mon honorable ami que j'étudierai la question, et je verrai s'il est possible ou désirable que le département des Travaux publics agisse dans la matière.

M. LENNOX.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL MODIFIANT LA LOI D'IMMIGRATION.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le projet de loi (n° 102), déposé par l'honorable M. Oliver, tendant à modifier la loi sur l'immigration.

Sur l'article 26 (patentes de santé).

M. JAMESON: Si le ministre veut me permettre de revenir à l'article 3, je désirerais lui demander s'il croit que les mots "personnes affligées d'une maladie repoussante ou d'une maladie qui est contagieuse ou infectieuse ou qui peut devenir dangereuse pour la santé publique" comprennent la tuberculose? Je constate par les règlements modifiés du bureau de l'immigration des Etats-Unis, adoptés en 1907, que tout en ayant pris des précautions à peu près identiques à celles que le ministre prend dans ce bill, on y mentionne expressément la tuberculose. Si l'honorable ministre croit que cet article comprend cette maladie, je ne crois pas qu'il soit nécessaire alors de proposer un amendement, mais dans le cas contraire, ce serait bon.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Cette question a été décidée lorsque nous avons préparé le bill. Nous avons pensé que la tuberculose est une maladie si insidieuse que si nous la mentionnions par son nom, si nous placions les personnes atteintes de tuberculose dans la liste de celles dont l'entrée dans le Canada est défendue, cela pourrait peut-être causer des torts inutiles, tandis que l'article dans sa rédaction actuelle suffit pour les cas où la maladie est tellement développée que l'on ne puisse plus douter de son existence. Dans ces cas-là, on peut empêcher l'immigrant d'entrer dans le pays. Mais si nous mettions le mot tuberculose dans cet article, il pourrait comprendre la tendance seule à la tuberculose ou un état tuberculeux de gens qu'il ne serait pas juste d'exclure pour ce fait. En laissant l'article tel qu'il est, si la maladie a atteint une période où elle puisse être dangereuse à la santé publique, on peut refuser l'entrée du pays à la personne qui en est atteinte.

M. JAMESON: Du moment que le ministre croit que cet article est suffisamment général pour comprendre les cas de tuberculose, et que les fonctionnaires de son département en sont avertis, je suis parfaitement satisfait, mais j'espère que les intentions du ministre seront comprises parce qu'il est très important que nous nous gardions contre l'introduction dans le pays de cette maladie dangereuse pour la santé publique et certainement mortelle.

L'hon. M. OLIVER: Cet article est absolument identique à celui de la loi actuelle, auquel on donne l'interprétation que j'ai donnée. Nous nous servons de cet article pour exclure des malades qui sont évidemment tuberculeux et dont l'état est tel qu'il constitue un danger public.

Sur l'article 28:

Les médecins nommés sous le régime de la présente loi doivent faire l'examen physique et mental de tous les immigrants et passagers d'un bâtiment ou navire, qui cherchent à débarquer en Canada, excepté s'il s'agit de citoyens canadiens. Cet examen doit se faire en conformité de règles prescrites par le directeur de l'immigration sous la direction ou avec l'approbation du ministre.

M. JAMESON: Le ministre se propose-t-il de faire faire l'examen des immigrants au port d'embarquement? J'ai fait allusion plusieurs fois aux règlements des Etats-Unis, et je ne veux pas les mêler plus qu'il ne faut à cette discussion, mais il me semble que vu leur longue expérience, les Etats-Unis doivent connaître ce qui est bon. Je vois d'après les dispositions de leur loi du 3 mars 1893, qu'ils exigent que les maîtres de navire fournissent une liste de tous les passagers, et que ces passagers doivent être examinés par le maître de navire ou par son médecin au port d'embarquement. S'ils ne se conforment pas à cette disposition, le maître et le propriétaire du navire encourent une forte punition. Lorsque le projet est venu en discussion générale, mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) a fait une proposition tendant à arriver à ce résultat, et je ne sais pas si le ministre a dit alors qu'il ferait des règlements de ce genre. Mais il me semble qu'un tel règlement allégerait dans une grande mesure les travaux des médecins de ce côté-ci de l'Atlantique. Je désirerais savoir ce que le ministre en pense.

L'hon. M. OLIVER: L'article 26 peut être utilisé pour obtenir les renseignements que mon honorable ami propose, mais nous ne croyons pas pouvoir accepter aucun certificat de médecin qui ne serait pas directement responsable au gouvernement canadien, et conséquemment, nous n'avons pas voulu imposer cet examen au port d'embarquement. L'article 26 cependant nous permettrait d'exiger du patron du navire qu'il nous donne les renseignements contenus dans le manifeste. C'est là cependant une question de détail et non pas de principe. Notre principe est que l'examen doit être fait par des médecins qui sont sous notre autorité et que nous ne pouvons pas reconnaître d'autres certificats que ceux-là.

De cette manière nous plaçons la responsabilité directement sur la compagnie de navigation. Si la compagnie accepte des passagers qui ne répondent pas à toutes les exigences de notre loi, elle est tenue de les ramener, et la responsabilité pèse sur elle, non sur nous.

M. PAQUET: Cet article relatif à l'inspection est peut-être le plus important de tous. Ce que nous tenons à obtenir, c'est une inspection qui porte à la fois sur l'état moral, intellectuel et physique. Toute personne ayant subi une condamnation pour crime, devrait être empêchée d'entrer au Canada. Cette opinion est aussi celle de M. Scott, qui soutient que nous devrions soumettre les immigrants à une inspection portant sur leur valeur morale. Quiconque veut s'établir dans notre pays devrait avoir à son acquit un casier judiciaire parfait. Ce certificat pourrait être émis par un magistrat, le greffier d'un tribunal ou un membre du clergé. Insérons dans nos lois une épreuve de cette sorte, et ce sera un moyen de plus d'exclure les immigrants non recommandables. Le 21 avril 1899 au comité de l'agriculture, M. Monk posait à M. Sifton la question suivante: "Quel inconvénient voyez-vous à ce que l'immigrant remette à l'inspecteur autorisé de l'autre côté de l'Atlantique ce document qui attesterait que le porteur n'est pas un criminel"? Et M. Sifton répondit: "Je n'y aurais aucune objection."

J'ai une autre observation à faire. Le mode le plus parfait d'inspection consisterait dans l'examen que ferait à bord du navire un médecin canadien nommé et payé par le département de l'Intérieur. On lui permettrait de prendre tout le temps nécessaire pour faire une inspection d'un caractère absolument scientifique. Permettez-moi de dire un mot de l'inspection médicale qui se fait des immigrants à Québec. M. le docteur Pagé a parfaitement organisé ce service d'inspection médicale. Ceux qui ont quelque expérience de l'exercice de la profession de médecin savent comme il est difficile parfois de découvrir les affections mentales. Le médecin est obligé de faire à plusieurs reprises des examens prolongés. Les observations suivantes de M. le docteur Burgess, médecin surintendant de l'asile de Verdun, me paraissent justes:

A part l'influence de l'hérédité, il est un autre facteur, mais plus facile à supprimer celui-là, de la rapide augmentation du nombre d'aliénés dans nos asiles: je veux dire le mauvais choix des immigrants qui sont déversés sur nos bords. Qu'un pays aussi vaste que le nôtre contienne une population plus nombreuse, c'est ce que nous devons souhaiter avec ardeur; mais nous devons moins rechercher le nombre que la qualité, et il faut reconnaître qu'une forte proportion des immigrants qui sont amenés ici ont un développement intellectuel médiocre, certains d'entre eux même, ayant été internés dans des asiles avant de venir au pays. Dans notre propre établissement, 40 p. 100 de ceux qui ont été admis depuis son inauguration sont nés à l'étranger, et parmi ceux qui s'y trou-

vent à l'heure actuelle, plusieurs auraient été rejetés au moment de leurs débarquement si seulement on les avait soumis à une examen convenable. La nouvelle loi d'immigration, adoptée au mois de juillet 1906, et aux termes de laquelle la période d'épreuve pour les immigrants arrivant au Canada a été portée à deux ans, a certes contribué dans une grande mesure à réduire le nombre de sujets non recommandables mis à notre charge, et par son moyen l'année dernière nous avons pu obtenir le renvoi de quelque quatorze patients. Cependant, il nous reste jusqu'à onze personnes qui, nous en avons la certitude morale, tombent sous le coup de la loi, mais à l'égard desquelles nous n'avons pu obtenir des preuves certaines. Aliénés, ils n'ont pas l'intelligence ou le bon vouloir qu'il faudrait pour nous fournir des renseignements sûrs à leur égard, et comme ils n'ont pas d'amis, nous ne savons à qui nous adresser pour les obtenir. Un simple fait de cette nature suffit à faire comprendre la criante nécessité d'un examen plus sévère de tous les étrangers débarquant sur nos bords. Toute personne désireuse d'émigrer au Canada devrait être l'objet d'un examen sévère de la part de médecins inspecteurs généreusement rétribués, à la nomination du gouvernement fédéral; cet examen devrait se faire avant qu'on leur permît de s'embarquer, et devrait établir qu'ils n'ont jamais été aliénés, ni épileptiques, et que leurs parents n'ont jamais souffert de telles affections. Le médecin inspecteur serait tenu strictement responsable de la condition mentale des immigrants ainsi admis au pays.

J'espère que le ministre va pouvoir se conformer à ces indications. Je crois que ce projet de loi constitue un progrès. J'aimerais qu'il fût parfait, et à mon avis, notre législation même dans son état actuel est susceptible d'amélioration. Le ministre opérerait une réforme utile en nommant un commissaire chargé de recueillir des renseignements propres à éclairer les législateurs canadiens à l'égard de cette grave question de l'immigration.

L'hon. M. OLIVER: En réponse aux remarques de l'honorable député préopinant (M. Paquet), qui demande que la moralité de l'immigrant soit l'objet d'un examen avant son départ de son pays, je dirai qu'une telle mesure serait susceptible d'application dans le cas d'immigrants originaires du continent européen. Mais, qu'elle ne pourrait être mise en pratique que difficilement dans le cas d'immigrants originaires des îles britanniques. Sur le continent, il existe un système général de contrôle de la population; chaque individu a son casier judiciaire. Aussi, comme je viens de le dire, dans le cas d'immigrants originaires du continent européen, il serait possible de se renseigner assez exactement sur leur conduite par l'emploi d'un procédé comme celui suggéré par l'honorable député préopinant, et cela sans entraver outre mesure le fonctionnement du service de l'immigration. Mais je crains fort que

M. PAQUET.

dans le cas d'immigrants de la Grande-Bretagne, où il n'existe pas de tel système de carnets individuels ou casiers judiciaires, le résultat serait de gêner le recrutement d'immigrants recommandables au point de contrebalancer et au delà les avantages résultant d'une telle mesure. Les dispositions de notre loi relatives au renvoi d'immigrants nous mettent à même, je crois, de nous débarrasser assez bien de ceux qui ne sont pas moralement dans les conditions voulues. C'est du moins leur objet, et je crois qu'elles y arrivent assez bien. De sorte que, si à l'arrivée d'un immigrant au Canada, nous constatons dans un délai raisonnable qu'il n'est pas moralement dans les conditions voulues, nous pouvons, aux termes de la loi, le renvoyer dans le pays d'où il nous est venu, et cela à un minimum de frais pour nous. Comme nous sommes à même de les renvoyer et cela aux frais de la compagnie de navigation, cette circonstance jointe au désappointement infligé à l'immigrant ainsi renvoyé, paraît fournir une barrière suffisante. La Chambre constatera, je pense, que l'effet de la mise en pratique des dispositions de notre loi actuelle sur l'immigration sera d'entraver l'immigration de sujets non recommandables, à mesure que l'on se rendra mieux compte que de tels immigrants peuvent être et seront infailliblement exclus.

Quant à la proposition d'un examen médical à faire à bord du navire sur mer, je me rends compte des grands avantages que présenterait une telle mesure. Elle permettrait de faire cet examen beaucoup mieux qu'on ne saurait le faire dans la précipitation qui accompagne le débarquement. Mais d'autre part, il faut tenir compte des lourdes dépenses qu'entraînerait la mise en pratique d'un tel système. Toutefois, si l'on veut se donner la peine d'examiner la question en dehors de toute idée préconçue, et si l'on fait la comparaison entre les résultats obtenus dans l'inspection des immigrants qui nous sont arrivés l'année dernière et cette année, en comparaison de ceux qui nous sont arrivés naguère, avant la mise en vigueur des dispositions restrictives de la loi, on reconnaîtra, je pense, qu'il n'y a pas lieu de s'imposer le surcroît de dépenses que nécessiterait le mode d'inspection proposé par l'honorable député préopinant.

M. J. D. REID: Je ne comprends pas bien quelle règle suit le ministre. A beaucoup d'endroits, où nous arrivent des immigrants, il a placé des médecins chargés de les examiner, et qui voient aussi. je suppose, à ce que ces immigrants répondent aux exigences de la loi à d'autres égards. Mais à beaucoup d'autres endroits importants, ces fonctionnaires ne sont pas médecins, et dès lors ne sont pas en état de juger s'il y a lieu ou non d'admettre ces

immigrants au pays. Du moment que ces immigrants sont porteurs de la somme réglementaire, soit $25 chacun, l'agent d'immigration leur permet d'entrer au pays. Ces immigrants peuvent être mentalement déséquilibrés, mais ces fonctionnaires ne sont pas juges à cet égard, et c'est ainsi que nous recevons des sujets non recommandables. Au Sault-Sainte-Marie, par exemple, il se trouve des médecins chargés par le ministre de faire l'examen des immigrants qui se présentent; mais vis-à-vis du centre que j'habite, il n'y a pas de médecins remplissant ces fonctions. Il s'y trouve bien des agents d'immigration, et je n'entends pas les critiquer, ce sont tous de bons employés; mais comment pourraient-ils se rendre compte si l'immigrant est ou non dans les conditions voulues pour être accepté?

Du moment que ces immigrants sont porteurs de la somme voulue, on les laisse passer. Il se présente d'autres cas de violation de cette loi, que le ministre connaît bien; c'est la conséquence du genre de nominations qu'il fait. Nous savons tous que récemment encore on a laissé passer à Vancouver des milliers de Japonais. Un premier immigrant se fait admettre en exhibant la somme de $25, qu'il passe ensuite à un autre, et ainsi de suite. Et c'est ainsi qu'on laisse passer des immigrants qui ne sont pas dans les conditions exigées par la loi. De même on s'est aperçu à Halifax ou Saint-Jean qu'un des employés du ministre laissait passer des immigrants atteints de maladies et qui n'étaient assurément pas dans les conditions voulues pour fournir de bons citoyens au Canada. Mais il les laissait passer et s'assurait un petit bénéfice en conséquence. Dans cette circonstance, tout ce que le ministre a fait a été de destituer ce fonctionnaire—du moins c'est ce que je pense; mais il ne l'a pas fait condamner pour violation de la loi, et en conséquence, celui qu'il nomme à sa place ne se conduira probablement pas mieux. Au reste, ce n'est pas le seul cas. Le public de Québec est saisi à l'heure actuelle du cas d'un fonctionnaire nommé par le ministre lui-même, qui aurait, paraît-il, laissé passer de ces immigrants qui n'étaient nullement en conformité de la loi, en ce qu'ils n'étaient pas porteurs de sommes suffisantes. Un des entrepreneurs se rend sur les lieux remet aux immigrants les $25, et on les laisse passer et devenir citoyens du Canada. Mais le ministre reste indifférent. On est à même de pénétrer au Canada qu'on ait ou non cette somme de $25, qu'on soit atteint de tuberculose ou de toute autre maladie, et cela en conséquence du genre de personnes que le ministre nomme comme inspecteurs. A la nouvelle de ces choses qui se passent à Vancouver, à Saint-Jean et à Québec, sans que le ministre s'en préoccupe, je me demande s'il n'est pas temps pour le public de s'interposer et d'exiger la nomination d'inspecteurs qualifiés pour la besogne.

L'hon. M. OLIVER: Je n'ai pas à l'esprit toutes les circonstances des cas mentionnés par l'honorable député préopinant, et je ne suis pas en mesure de lui répondre aussi exactement que je le voudrais. Il a mentionné un cas dans lequel des milliers de Japonais se seraient introduits à Vancouver, et il a blâmé en conséquence l'employé de l'immigration de cet endroit. L'honorable député se trompe du tout au tout.

A cette époque la loi ne permettait pas à l'agent à Vancouver d'empêcher ces gens-là d'entrer. Cela lui eût été impossible d'ailleurs avant cette loi que j'ai mentionnée hier soir en réponse à l'honorable député de Kootenay (M. Goodeve) et qui nous a mis en mesure d'imposer une barrière aux émigrants dont nous n'avons que faire. Après cela, il a cessé d'en venir, et je crois que nous avons là le même agent.

M. J. D. REID: N'étaient-ils pas obligés d'avoir chacun $25?

L'hon. M. OLIVER: Pas à cette époque. Pour ce qu'on dit de l'incompétence de nos agents en général ou de leurs manière peu convenables, je répondrai que nous avons une frontière de trois mille milles à garder, avec des ports sur les deux océans, et il n'est pas raisonnable de supposer que nous puissions toujours avoir un agent absolument parfait sous tous les rapports. Lorsque les habitants de ce pays seront tous des anges, la chose sera possible, mais pas avant cela. Je suis heureux d'apprendre cependant que mon honorable ami ne trouve rien à reprendre dans ceux des agents qu'il connaît le mieux et qu'il voit le plus souvent. J'ai à dire de plus à mon honorable ami que le ministre est à son siège en ce moment et que personne plus que lui ne serait, j'en suis sûr, disposé à y trouver à redire s'il ne l'était pas. Je puis d'ailleurs assurer à mon honorable ami que toute plainte relative à quelqu'un de nos agents, quelque part qu'il se trouve dans le pays, reçoit notre attention immédiate et justice est faite comme nous entendons qu'elle doit se faire dans l'espèce. Nous ne prétendons pas à la perfection, pas plus pour le chef de ce service que pour aucun des agents ou employés; mais notre prétention est que les uns et les autres, agents et employés, peuvent assez avantageusement supporter la comparaison avec les autres classes de la population.

M. J. D. REID: Je ne crois que le ministre traite ses employés comme il le dit. Je me souviens que l'un d'eux, dans la ville même d'Edmonton, convaincu d'avoir volé de l'argent à des immigrants, avait été jeté en prison. Le ministre n'en a pas moins continué de lui payer son salaire dans le

temps même que cet individu était en prison. Plus que cela, après sa sortie de prison, le ministre lui a augmenté son salaire, l'a gardé et le garde encore comme agent du ministère. Voilà de quelle manière il fait justice de ses employés. Nous retrouvons, à l'heure qu'il est, ce même agent à Winnipeg. J'ai été surpris de lui entendre dire qu'il l'avait placé à Saint-Jean. Il y a eu aussi plainte contre un agent de Québec pour sa connivence avec un entrepreneur qui se permettait de fournir à chaque immigrant les $25 exigés par la loi; laquelle somme de $25 lui était ensuite remise après le passage des inspecteurs.

C'est de cette façon que le ministre distribue la justice autour de lui: le coupable a de l'avancement. Ce sont des employés comme cela que nous trouvons à bien des endroits de la frontière. Dans mon comté il y a d'honnêtes agents, parce qu'il serait difficile de trouver autre chose dans la localité; mais à Edmonton et autres lieux ce sont des gens de la catégorie que j'ai mentionnée. Je ne voudrais pas en faire un reproche trop amer au ministre, car la même chose se pratique dans d'autres administrations. A Sorel, par exemple, un employé a volé en gonflant les bordereaux de paye; le premier ministre l'a fait passer dans son propre comté, avec un salaire plus élevé. C'était un nommé Roy.

Sir WILFRID LAURIER: Ceci est inexact.

M. J. D. REID: Si le premier ministre a oublié. . .

Sir WILFRID LAURIER: Ce sont tous de bonnes gens dans mon comté.

M. J. D. REID: Si l'honorable premier ministre veut bien chercher à se rappeler, il verra que ce que je dis là est vrai. Il y a tel autre agent d'immigration à l'emploi du ministre de l'Intérieur—un nommé Jackson—coupable de toutes les fraudes électorales qui se sont perpétrées dans Oxford-sud. On l'a envoyé en Angleterre, en sa même qualité d'agent d'immigration. C'est à cette sorte d'agents que je m'en prends. J'espère que dorénavant, quand le ministre fera quelque nomination, s'il ne peut pas trouver pour cela d'honnêtes personnes dans les comtés où elles vont être employées, il viendra chez moi, et il peut être sûr d'y trouver des hommes honnêtes, désireux de bien faire si on leur en donne la chance.

L'hon. M. OLIVER: Je n'ai pas pu suivre l'honorable député dans tout ce qu'il a dit; mais, si toutes ses affirmations sont aussi inexactes que celles que j'ai pu saisir, sa critique n'est pas bien dommageable. Il a parlé d'un agent du service de l'immigration qui, dans l'Ouest, aurait été envoyé en prison pour avoir volé des immigrants, et il a ajouté que le ministre lui avait payé son salaire pendant qu'il était en prison, et lui avait procuré de l'avancement une fois élargi. Si c'est à M. Wagner que l'on fait allusion, je n'étais pas ministre dans le temps, et j'ai toute raison de croire qu'il ne lui a pas été donné de salaire, ni a-t-il été avancé pendant qu'il était en prison, pas plus qu'il n'a continué d'être employé par le bureau à sa sortie de prison, excepté plus tard et longtemps après.

M. J. D. REID: Est-il employé à l'heure qu'il est?

L'hon. M. OLIVER: Oui, et sa conduite donne pleine satisfaction. Quant à Jackson, également mentionné par mon honorable ami, il n'est pas à l'emploi du ministère en quelque qualité que ce soit. Pour le reste, si mon honorable ami voulait bien se montrer un peu moins incohérent et nous fournir des indications un peu plus claires, je verrais à ce que justice soit faite, il peut en être sûr.

M. J. D. REID: Je ne crois pas qu'il y ait lieu à en dire davantage. J'ai mentionné cet agent de Québec, mais je ne voudrais pas donner au ministre une occasion d'améliorer le sort de cet homme aux dépens du pays. Le mieux que nous puissions faire, c'est de le laisser où il est, pour le remplacer par un meilleur homme quand ce parti arrivera au pouvoir.

M. BLAIN: Le ministre est-il bien prêt à dire que Jackson n'est plus à l'emploi du Gouvernement? Il est bien vrai qu'il n'est plus à l'emploi du ministère de l'Intérieur, mais il est bien connu que le nommé Jackson qui a pris une part active à la conduite de certain procès électoral dans Oxford-sud a été nommé à d'importantes fonctions au ministère du Commerce, et le ministre du Commerce a lui-même défendu cette nomination il y a quelques années dans une discussion générale qui s'était élevée dans cette Chambre.

M. U. WILSON: Je désirerais revenir à ce que j'ai déjà dit au sujet de la présence d'un médecin à bord de chaque vaisseau qui amène des immigrants au Canada. Puisque nous ne pouvons pas prévenir l'embarquement faute d'autorité en pays étranger, un médecin aurait tout le temps au cours du voyage de faire cet examen qui nous mettrait en mesure de refuser à tout sujet impropre la permission de descendre sur nos bords. La présente loi a toute la rigidité qui convient, et il serait bon de veiller à sa pleine exécution.

L'hon. M. OLIVER: J'ai déjà parlé sur ce sujet. Il n'y a pas de doute qu'une pareille mesure ne soit propre à nous procurer l'occasion d'un examen médical qu'il nous est impossible de faire faire à l'heure qu'il est; mais la chose augmenterait la dé-

pense dans de fortes proportions, et l'on admettra, je pense, qu'il n'est pas nécessaire, pour nous assurer un bon choix d'immigrants, de faire cette dépense, si nous devons juger de l'efficacité de la présente loi par les résultats obtenus jusqu'ici dans l'administration de ce service. Si après un essai d'un an il apparaît que cela est nécessaire, je ferai une étude consciencieuse de la proposition qui m'est faite; mais, pour le moment, mon désir est d'administrer la loi avec aussi peu de frais que possible, sans nuire aux résultats que nous en attendons. Avec les avertissements que nous donnons, et l'attitude que nous avons prise à l'égard des compagnies de transport, tenues responsables, nous sommes, je crois, parfaitement en mesure d'écarter de ce pays tout mauvais sujet qui chercherait à y pénétrer.

M. U. WILSON: J'avais l'autre jour suggéré un moyen de subvenir à cette dépense sans trop nous obérer. Je me suis opposé depuis quelques années à un système d'encouragements qui consiste à donner aux agents une livre sterling pour chaque homme ou femme qu'ils envoient dans ce pays. C'est là à mon sens un argent mal employé. Dans un récent discours, le président du chemin de fer New-York-Central disait au peuple des Etats-Unis qu'à moins d'augmenter considérablement la valeur productive de leurs terres, ils seraient, avant cinq ans, dans la nécessité d'importer le blé pour leur propre consommation, et il ajoutait en même temps qu'il était à désirer que des stations agronomiques fussent établies dans chaque état et dans chaque comté de l'union. Si cela est vrai, les Américains seraient à la veille de venir à nous pour leurs provisions de bouche. Cela étant, il devrait suffire pour encourager l'immigration au Canada d'une concession gratuite de 160 acres de terre, sans encore donner une prime à des agents aux paroles mielleuses qui trop souvent réussissent à faire entrer dans le pays des colons peu recommandables.

L'hon. M. OLIVER: La prime n'est payée que pour des immigrants qui viennent s'établir sur une terre, qui la mettront en valeur et contribueront à augmenter la richesse du pays. Pour les servantes aussi. Il est vrai qu'une offre de 160 acres agit merveilleusement, mais elle devient inutile si les gens n'en connaissent rien. C'est pourquoi nous donnons $5 à l'agent pour tout billet qu'il vend à un cultivateur ou à un ouvrier des champs. Cela l'encourage à annoncer l'offre que fait le Canada. Cette sorte d'encouragement fait partie de nos moyens d'annonce, et je crois que nous en tirons plus de profit, soit directement, soit indirectement, que de toute autre dépense faite par le service de l'immigration. Il n'est pas juste de dire que cette prime ait le moins du monde pour effet d'encourager l'immigration au Canada de personnes autres que celles qui iront sur des terres ou prendront du service comme domestiques.

M. U. WILSON: Je me suis toujours pas mal intéressé à cette question et j'avais supposé que, d'après la quantité d'immigrants des classes agricoles pour lesquels nous payons une prime, les deux tiers au moins de la population des nouvelles provinces devaient être des étrangers. Aussi ai-je été surpris de voir dans un rapport récent que, sur 808,000 habitants qu'il y avait là en 1906, 444,000 étaient des Canadiens de naissance. La moitié environ de la population de Winnipeg sont des étrangers. Où donc peuvent être allés tous ces gens que vous vous seriez attendus de trouver dans les campagnes? Je crois qu'il faudrait faire tout notre possible pour engager, non seulement des étrangers, mais les nôtres également à s'établir sur des terres. Je ne crois pas que ce système de primes donne de bien bons résultats. Nous désirerions voir ici des colons sortis de la Grande-Bretagne, mais, sur les 44,000,000 d'habitants qui s'y trouvent, moins de 2,750,000 cultivent la terre; et, avec cela, je ne vois pas comment nous pouvons nous attendre qu'il nous viendra des cultivateurs de la Grande-Bretagne. Selon toute probabilité, un grand nombre de ceux pour lesquels nous payons une prime sont pris dans les villes plutôt que dans les campagnes.

L'hon. M. OLIVER : C'est précisément parce que le chiffre de la population agricole en Angleterre est peu élevé et celui de la population urbaine fort élevé que nous accordons cette prime, afin de porter à l'attention de la population agricole les avantages qu'offre le Canada. Le relevé des concessions de terre accordées dans l'Ouest prouve que nous avons réussi dans une certaine mesure. Le nombre d'immigrants d'origine britannique qui ont obtenu des concessions de terre au Nord-Ouest, au cours de la dernière période décennale, prouve amplement que, abstraction faite de la question de savoir si la population agricole des Iles-Britanniques est plus ou moins élevée, notre système actuel nous permet d'y recruter nombre d'immigrants pour le Canada.

M. U. WILSON: Il n'est pas nécessaire qu'ils soient cultivateurs pour prendre des homesteads.

L'hon. M. OLIVER : Sans doute; mais s'ils prennent des homesteads et qu'ils les gardent, force leur est bien de devenir cultivateurs. Tout prouve au Nord-Ouest que

notre administration a bien été couronnée de quelque succès.

M. EDWARDS : Le ministre pourrait-il nous dire la proportion d'immigrants qui viennent au pays en réponse aux sollicitations des agents d'immigration et de ceux qui y viennent de leur propre mouvement?

L'hon. M. OLIVER : Il serait impossible de répondre à pareille question. On ne saurait, en effet, tirer des lignes de démarcation entre celui que l'agent d'immigration a rencontré et sollicité ou celui qui est venu au Canada par suite de la publicité faite par les agents et l'immigrant qui s'est dirigé ici de son propre mouvement et sans avoir été sollicité. Or, il est évident qu'aujourd'hui, alors que le monde entier est ouvert à l'immigrant, lorsqu'un citoyen de la Grande-Bretagne vient au Canada, de préférence aux Etats-Unis, à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande, à l'Afrique du sud ou aux autres colonies britanniques son choix doit s'inspirer des renseignements qu'il a puisés dans les brochures et autres moyens de publicité mis en œuvre par le département de l'immigration.

M. WRIGHT: Voici un fait sur lequel j'appelle l'attention du ministre; quand cette question est venue au comité, il y a quelques années, un témoin a affirmé que ces compagnies de steamships avaient formé une coalition secrète par suite de laquelle un certain nombre d'immigrants serait réservé à chaque compagnie et qu'ainsi, indépendamment de la destination donnée aux immigrants par les agents, on en expédait tant au Canada, tant en Nouvelle-Zélande et tant aux autres pays ouverts à l'immigration, et les agents de passages se borneraient ainsi à vendre des billets et à travailler au bénéfice des compagnies, sans rien ajouter ou soustraire au volume total des immigrants venant au pays. S'il en est ainsi, les compagnies auraient un certain intérêt à faire la leçon aux immigrants qu'elles dirigent vers notre pays, et à leur dire de se faire cultivateurs. Le seul criterium sur lequel s'appuie le ministre, c'est le nombre de colons établis sur des biens de famille au Nord-Ouest. Il ne nous dit rien du nombre d'immigrants du Canada oriental. Nombre de ces colons qui vont prendre des homesteads dans l'Ouest y demeurent assez longtemps pour pouvoir établir leur titre, quitte à vendre ensuite leur domaine à quelque citoyen d'Ontario, des Provinces maritimes ou de Québec, pour s'en aller dans les villes, n'étant pas cultivateurs et dédaignant la vie agricole. Il y a un certain nombre d'années, un flot d'immigrants de ce genre se portèrent vers le nord d'Ontario, attirés qu'ils étaient par des concessions de terres à titre gratuit; mais ils ne séjournèrent pas longtemps sur ces domaines, la plupart d'entre eux étant allés grossir la population des villes. Le même fait s'est sans doute reproduit dans l'Ouest.

L'hon. M. OLIVER: Il y a toujours dans chaque pays un mouvement de population rurale vers les villes. C'est ainsi que se fondent les villes, par le flot naturel de la population qui va sans cesse s'y déverser. Le mouvement de la population ne dévie jamais de la ville vers la campagne; il coule, au contraire, de la campagne vers la ville.

Ce ne sont pas seulement les immigrants de la Grande-Bretagne ou du continent, mais ce sont les Canadiens, les habitants du Royaume-Uni, du continent et des Etats-Unis, nés à la campagne, élevés dans les centres ruraux, qui, en dernière analyse, fondent et peuplent les villes. Il serait insensé de prétendre que, parce qu'il vient au Canada des immigrants britanniques qui s'établissent sur des terres, ni eux ni leurs enfants, ni leurs petits-enfants n'iront jamais demeurer dans les villes; à cet égard, il n'y a aucune différence entre l'immigrant britannique et le Canadien de naissance. S'il en existe, ce serait plutôt l'immigrant britannique et ses enfants qui demeureraient attachés à leurs domaines ruraux, au lieu d'aller grossir le flot de la population urbaine.

M. WRIGHT: En règle générale, les colons d'Ontario et de Québec viennent des centres ruraux; ce sont des cultivateurs ou des fils de cultivateurs. Ceux qui nous viennent de la mère patrie sont des citadins. En pareilles circonstances, la proportion de ces jeunes colons d'Ontario qui iraient s'établir dans les villes serait naturellement inférieure à celle des citadins venant de la mère patrie et qui ne sont pas des cultivateurs.

L'hon. M. OLIVER: Voilà longtemps que je demeure au Nord-Ouest et j'ai attentivement étudié l'orientation de l'immigration, et dans la mesure de mes connaissances et de mon expérience, je puis affirmer que l'immigrant britannique au Nord-Ouest reste attaché à son domaine agricole, tout autant et mieux même que le colon canadien; et une des raisons, c'est que la population des villes de l'ouest est canadienne, tandis que la population des districts ruraux est mixte ou composée de divers éléments ethniques.

Quant à cette coalition de compagnies de steamers, son existence ne saurait faire doute; seulement le résultat est tout autre que le prétend l'honorable député. Les compagnies ne se font point la répartition des transports d'immigrants; elles obtiennent chacune sa part des recettes globales des passages, quel que soit le pays de destination de l'immigrant. Peu importe donc aux compagnies le pays de destination de l'immigrant, pourvu qu'il aille quelque part. En pareilles circonstances, si l'on veut que le

Canada obtienne une bonne catégorie d'immigrants il importe que nous prenions les moyens de les éclairer sur les avantages qu'offre le Canada.

M. WRIGHT: De l'aveu du ministre, il n'est guère probable qu'une compagnie de steamers déploie d'efforts pour diriger des immigrants vers le Canada, lorsqu'elle est obligée de partager ses bénéfices avec quelque compagnie de steamers qui ne fait pas de transport d'immigrants.

M. BLAIN: Quand le ministre déposa son bill, je lui posai la question suivante:

Est-il venu de quelque partie du pays quelque demande d'abolition de l'encouragement accordé à l'immigration?

M. OLIVER: L'Etat n'accorde par d'encouragement à l'immigration au Canada. Je ne sache pas qu'il existe de demande pour l'abolition d'une chose qui n'existe pas.

Ce n'est pas là une réponse loyale à la question posée et je constate aujourd'hui, chose que je savais alors, que le Gouvernement fait de grands frais pour ce service, ce qui revient à encourager l'immigration. Le ministre nous dit qu'il accorde des primes pour le recrutement des ouvriers agricoles et des domestiques; aussi son affirmation me semble-t-elle inexplicable.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député donne sans doute au terme "encourager l'immigration" une interprétation différente de la mienne. J'entendrais par là un secours pécuniaire accordé à l'immigrant personnellement pour venir en Canada. Ma réponse porte que nous n'accordons pas pareil secours. A une certaine époque, je crois, on payait une certaine somme aux immigrants. On leur versait une certaine somme, quand ils étaient établis sur leurs domaines dans l'Ouest.

M. U. WILSON: Vous rappelez-vous la date?

L'hon. M. OLIVER: Non. Cela remonte déjà fort loin et ce système, du reste, fut de courte durée.

M. BLAIN: Y a-t-il plus de vingt ans?

L'hon. M. OLIVER: Je ne saurais préciser la date; seulement je sais qu'à une certaine époque, on versait une certaine somme aux immigrants personnellement. Le Gouvernement actuel n'a jamais appliqué ce système. Il est absolument contraire à notre système de payer partie du passage ou des frais de l'immigrant pour l'aider à venir au Canada.

M. HUGHES: C'est aux compagnies de steamers que vous accordez cette aide.

L'hon. M. OLIVER: Non. A une certaine époque on subventionnait ces compagnies, mais ce temps n'est plus, et aujourd'hui il n'y a plus que les frais de publicité pour faire connaître les avantages du Canada Si c'est là encourager l'immigration, alors le Gouvernement encourage certainement l'immigration.

M. SPROULE: Quel est le chiffre de la prime ou du secours?

L'hon. M. OLIVER: Nous ne venons pas en aide à l'immigrant. Nous payons l'agent, afin de l'indemniser de son travail et de ses frais de publicité pour engager les immigrants à acheter de lui leurs billets.

Je tiens à établir une distinction entre ce système et celui qui consiste à avancer une somme d'argent aux immigrants, afin de leur aider à venir au Canada. Ce dernier système est actuellement en vogue dans les provinces d'Ontario et de la Colombie-Anglaise, si je me trompe. Les gouvernements de ces provinces ont jugé bon d'inaugurer un système que j'appellerais "encouragement de l'immigration". Ce n'est nullement là notre système. Nous consacrons quelques milliers de dollars à des frais de publicité pour vulgariser les avantages du Canada; mais nous n'avons pas versé un seul dollar à un immigrant pour l'amener au pays.

M. WRIGHT: Pour quelle proportion de l'immigration globale et pour quelles catégories le Gouvernement verse-t-il des primes ?

L'hon. M. OLIVER: Je ne saurais dire. D'ailleurs, je ne crois pas que nos rapports soient rédigés de façon à me permettre de donner ce renseignement.

M. WRIGHT: Comme le ministère a fait de grands frais pour atteindre ces catégories d'immigrants en Grande-Bretagne et dans d'autres pays, on supposerait naturellement que ces rapports aboutissent au succès, indépendamment des efforts déployés par les agents de passages des compagnies de steamships; mais je ne puis me défendre d'imaginer que ces agents se bornent à se tenir à la porte du bureau où les immigrants viennent acheter des billets et à toucher $5 par tête d'immigrant. A mon avis, ils ne contribuent en rien au recrutement des immigrants pour le pays.

L'hon. M. OLIVER: L'observation de l'honorable député s'applique à quelques agents ou vendeurs de billets de passage; mais ces agents ne vendent que fort peu de passages. Cette vente des billets de passage dans les Iles-Britanniques et sur le continent est un commerce spécial, exploité comme celui de l'épicerie, ou tout autre.

Tout émigrant au Canada doit acheter son billet à une agence de voyages, et comme dans tous les autres commerces quelques agents sont entreprenants et d'autres ne le

sont pas; les agents qui font beaucoup d'affaires, gagnent de l'argent, ceux qui font peu d'affaires gagnent peu d'argent. L'agent de transport qui est énergique et ambitieux fait savoir au public par des annonces, qu'il est agent de passage et de plus il décrit les avantages qui existent dans le pays où les émigrants sont disposés à se rendre, afin de les encourager à acheter leur billet à son bureau plutôt qu'à celui de ses concurrents. De sorte que si le Canada offre une prime de $5 à ces agents pour envoyer au Canada une certaine classe d'émigrants, ils annoncent dans les journaux et font des conférences en vue de vendre les billets de passage. De cette façon, nous obtenons en publicité un remboursement de l'argent que nous avons dépensé et nous intéressons les personnes auxquelles les émigrants doivent s'adresser pour acheter leur billet. Ils sont agents de transport pour toutes les parties du monde et il vendent des billets pour toutes les contrées du globe. Chacun a entendu parler des Cook, par exemple, qui ont des agents de transport partout et qui vendent des billets pour toutes les localités. En somme, le résultat de notre offre d'une prime de $5 aux agents de transport pour les billets qu'ils vendent aux ouvriers agricoles venant au Canada, est que l'agent de transport fait de la réclame pour le Canada, parce que c'est dans cette occupation que l'on gagne de l'argent. C'est de cette façon que nous recueillons les meilleurs résultats de la publicité qui nous est faite. Les colonies d'Australie en sont arrivées à procéder ainsi et j'ai le regret de dire qu'elles adoptent nos méthodes. Mais l'imitation est la forme la plus sincère de la flatterie. De plus, je crois que personne ne dira que nos cousins d'Australie manquent d'esprit d'entreprise et de bon sens. Ils ont vu ce que nous avions pu réussir à faire en adoptant ce système et ils ont décidé de le suivre. Il est vrai qu'ils y ont ajouté ce que j'appellerai de l'aide à l'immigration. C'est ce que nous ne faisons pas parce que nous ne croyons pas que ce soit le meilleur procédé. Nous croyons que les avantages offerts par le Canada sont tels que s'ils sont portés à la connaissance des gens capables d'en profiter, c'est suffisant; si nous ne pouvons pas attirer de cette manière les émigrants nous sommes contents qu'ils aillent ailleurs.

M. WRIGHT: Lorsque j'ai critiqué les efforts du ministre pour encourager l'immigration, je voulais simplement faire remarquer que ces agents de transport me paraissaient non pas tant travailler en vue de l'immigration que pour prélever un péage sur les émigrants qui partent pour le Canada. Quand à la réclame qu'ils font au Canada et à leurs efforts pour encourager l'émigration des personnes que nous désirons, il est évident que le plus grand nombre de gens qu'ils peuvent convaincre, se trouvent dans les villes. Comme le ministre l'a signalé, il n'y a qu'une petite proportion des émigrants qui appartiennent à la classe agricole. Je suis un peu porté à croire que les agents de transport convertissent en agriculteurs une quantité d'émigrants qui passent par leur bureau; ils ont intérêt à le faire. Pendant que j'ai la parole, je demanderai au ministre si quelqu'un surveille ces agents de transport afin de se rendre compte s'ils font réellement quelque chose pour envoyer au Canada des émigrants de la classe qui nous convient?

L'hon. M. OLIVER: Nous avons cinq agents rétribués en Angleterre, deux en Irlande et deux en Ecosse. Chacun de ces agents doit inspecter les bureaux de transport dans certaines régions et ils doivent visiter de temps en temps les bureaux de transport pour voir comment ils font leurs affaires. Si nous constatons qu'une agence de transport ne fait pas nos affaires d'une façon régulière, si elle ne fait pas des annonces convenables, si elle trompe sur les conditions offertes par le Canada ou si ses opérations peuvent nous nuire, nous la supprimons de la liste des primes. Dans ce cas nous ne lui payons aucune prime, quels que soient les gens auxquels elle vende des billets. Je pense que mon honorable ami admettra que cette mesure doit avoir un effet assez salutaire.

M. WRIGHT: Les agents rétribués par le département, adressent-ils au ministre un rapport détaillé relativement à ces agences de transport? Dans ce cas je suppose qu'ils sont compris dans le rapport du ministre?

L'hon. M. OLIVER: Non, ces agents sont sous la direction du sous-directeur de l'immigration à Londres. Ils reçoivent directement leurs instructions de lui et c'est à lui qu'ils adressent leur rapport. Ces rapports ne font pas partie des dossiers de l'administration ici, de sorte que je ne pourrais pas les déposer. Mais l'inspection des agences de transport fait partie de leurs fonctions et je suis convaincu qu'ils font leur devoir. Mon honorable ami est tout à fait dans l'erreur quand il croit que ces agents de transport—je parle des entreprenants—ne dépensent pas d'argent et beaucoup d'argent même pour faire connaître les avantages du Canada.

M. EDWARDS: Existe-t-il une limite d'âge pour les immigrants sur lesquels les agents de transport touchent une prime?

L'hon. M. OLIVER: Je crois me souvenir que la prime pour les immigrants de 18 ans et au-dessus est de $5 et qu'elle est de la moitié de cette somme pour les immigrants au-dessous de dix-huit ans. Je ne donne pas cette réponse comme absolument certaine. Je pourrai parler avec une plus grande certitude des affaires administra-

tives, quand on discutera les crédits de l'administration et je serai aidé par le fonctionnaire qui dirige le service d'immigration.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Si le comité désire discuter des questions générales d'immigration, je suis bien prêt à me conformer à ce désir. Mais je dois rappeler aux honorables députés que l'article que l'on discute est celui qui a trait à l'examen médical des immigrants. Je pense qu'après cette longue discussion générale, il serait préférable de revenir à l'article en question.

M. S. SHARPE: A propos de cette question d'examen, quel système de vérification le ministre a-t-il adopté pour ces immigrants? Qui empêche les agents de passage de faire des déclarations frauduleuses quant aux classes qu'ils expédient?

L'hon. M. OLIVER: Un compte est tenu entre l'agent de transport et le bureau de Londres, en conformité des informations reçues de notre part. L'agent de transport réclame une prime sur tel ou tel individu. Si les indications données par nous prouvent que cette personne est arrivée et qu'elle appartenait, d'après nos renseignements, à la classe agricole, on donne l'autorisation de payer la prime à l'agent d'immigration.

M. S. SHARPE: Avec un si bon système, pourquoi le ministre limite-t-il la prime à un petit nombre d'agents? Pourquoi ne pas l'offrir à tout agent qui pourra la mériter et de cette façon procurer au Canada le bénéfice d'une réclame plus large.

L'hon. M. OLIVER: Cette prime est offerte à tous les agents de transport en Grande-Bretagne et en Irlande, à l'exception des agents qui ont montré par leur conduite, qu'il n'était pas désirable que nous fassions des affaires avec eux. En thèse générale, tout agent de transport dans les Iles-Britanniques, qui a obtenu une licence pour vendre des billets de transport, a le droit de réclamer cette prime en remplissant les conditions pour lesquelles elle est payée.

M. S. SHARPE: Sont-ils autorisés par le gouvernement impérial?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

M. SCHAFFNER: Où se fait l'inspection des immigrants?

L'hon. M. OLIVER: Au port de débarquement.

M. SCHAFFNER: Pas autre part?

L'hon. M. OLIVER: Pas ailleurs.

M. SCHAFFNER: Est-ce le système que nous avons toujours suivi?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

M. SCHAFFNER: Le ministre a sans doute remarqué, dans les derniers journaux américains, qu'environ 4,000 personnes avaient été renvoyées de New-York. Sait-il en quoi consiste leur inspection?

L'hon. M. OLIVER: C'est la même que la nôtre, mais elle est plus compliquée.

M. SCHAFFNER: Ne serait-il pas beaucoup plus satisfaisant d'avoir un fonctionnaire pour inspecter les émigrants pendant leur voyage? Il pourrait certainement faire une inspection plus complète. Le ministre admettra qu'il est impossible de faire une inspection complète de ces immigrants quand ils sortent du navire comme je l'ai vu faire à Halifax. Je pense qu'ils sortent à raison de cinq à six par minute. Pourquoi ne pourrions-nous pas avoir à bord du navire un fonctionnaire qui ferait la traversée et qui pourrait faire une inspection complète?

L'hon. M. OLIVER: Le seul motif, c'est que cela coûterait très cher. Comme je l'ai déjà dit, je crois que si nous prenons l'état des immigrants qui sont entrés au pays cette année, depuis que notre administration a reçu des instructions convenables et si nous le comparons avec celui des immigrants de l'an dernier, on constatera que notre système d'inspection est assez satisfaisant. Je crois qu'on admettra généralement qu'il n'est pas nécessaire d'entrer dans cette grande dépense additionnelle si nous étions obligés de faire une inspection médicale encore plus minitieuse, comme le demande l'honorable député. Nous avons fait comprendre très énergiquement aux compagnies de navigation qu'elles ne pouvaient pas transporter chez nous des individus peu désirables et par conséquent elles n'essaient plus d'en transporter comme elles l'avaient fait durant les années précédentes. Quand elles auront bien compris cela, nous n'aurons presque pas de difficultés avec les immigrants peu désirables. Je dois dire que dans certains cas, afin de faciliter la tâche, nous envoyons un inspecteur médical à bord du navire qui fait escale à Halifax pendant l'hiver et qu'il inspecte les émigrants pendant que le navire se rend à Saint-Jean. Durant l'été également, pour une des lignes de navigation, un des inspecteurs monte à Rimouski et il fait l'inspection durant le voyage à Québec. Cela ne se fait pas pour toutes les lignes mais pour une d'entre elles. Le système a ses avantages bien qu'il augmente un peu la dépense, parce qu'il nécessite davantage de temps de la part de l'officier de santé et il augmente aussi les dépenses de la compagnie de navigation parce qu'elle doit supporter le coût du transport.

M. SCHAFFNER: L'honorable ministre pourrait-il nous dire immédiatement combien l'inspection médicale a coûté l'an dernier?

L'hon. M. OLIVER: Je ne le pourrais pas. Le comité comprendra que les questions d'administration seront plus à leur place quand nous discuterons les crédits et alors j'aurai l'avantage d'avoir sous la main un fonctionnaire du département qui me donnera les renseignements et les chiffres. Mais si on le désire je puis me procurer les renseignements et les communiquer.

M. SCHAFFNER: Encore une question. Je pense que tous les navires qui transportent des immigrants ont à bord leur propre médecin, n'est-ce pas?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

M. SCHAFFNER : Ne pourrait-on pas prendre des arrangements avec le médecin du bord pour l'inspection des immigrants?

L'hon. M. OLIVER : J'ai déjà expliqué que nous n'avons pas cru devoir nous en rapporter à l'examen du médecin du bord qui est responsable à la compagnie et non au Gouvernement.

M. CHISHOLM : Il me semble qu'à titre d'expérience le ministre pourrait mettre un médecin sur un ou deux de ces bateaux l'été prochain, non seulement pour s'enquérir de l'état physique des immigrants, mais aussi obtenir des renseignements sur leurs intentions en venant ici, s'ils se proposent de devenir colons, garçons de ferme, ou faire autre chose. Il me semble que le médecin qui fait subir l'inspection médicale pourrait également obtenir des immigrants de précieuses informations et faire au Gouvernement un rapport qui serait très utile.

Je suis convaincu qu'il est impossible de faire une inspection complôte des immigrants à leur arrivée, comme la chose se pratique actuellement; tous les médecins seront de mon amis. Supposons le cas d'un médecin qui fait l'examen d'un malade soupçonné d'être atteint de tuberculose; à l'examen du matin, il prend sa température et la trouve normale, et à la visite du soir, elle peut être montée à 102 dégrés. Je crois que l'inspection consiste uniquement à regarder l'immigrant. Ce n'est certainement pas suffisant, car en fait d'immigration nous préférons la qualité à la quantité.

L'honorable ministre a certainement amélioré de beaucoup la situation et je ne doute pas que son désir soit de la rendre encore meilleure, mais n'étant pas médecin, il ne se rend pas exactement compte des difficultés. Je n'ai pas le moindre doute que nous admettons un grand nombre d'immigrants atteints de maladies, qui ne seraient pas admis si nous avions des inspecteurs sur les navires. J'admets que ces inspecteurs devraient être sous la juridiction du Gouvernement canadien. Bien plus, leurs rapports devraient être publiés dans les livres bleus où les députés pourraient en prendre connaissance.

Je répète qu'il est impossible de faire un examen satisfaisant des immigrants dans le peu de temps que l'inspecteur a à sa disposition. Il m'est souvent arrivé de consacrer une journée entière à examiner huit, dix ou quinze patients. Or, un inspecteur d'immigrants examine quelquefois cinq cents personnes à la fois. Cela n'a pas le sens commun.

Le ministre devrait tenter une expérience et mettre un médecin sur un ou deux de ces navires; la dépense ne serait pas forte. Je suis convaincu que les résultats seraient si satisfaisants que malgré le surcroît de dépense, il adopterait le système et insisterait pour obtenir, en même temps, d'autres renseignements sur les immigrants. Le médecin n'aurait qu'à regarder et à écouter pour se renseigner sur leur moralité et il saurait ainsi s'ils doivent être admis ou non. Tout son temps serait pris par son inspection, pendant les quatre ou cinq jours que dure la traversée.

M. EDWARDS: L'honorable ministre a parfaitement raison quand il dit que le médecin qui fait subir l'inspection médicale doit être sous la juridiction du Gouvernement canadien. Il va sans dire qu'il faut tenir compte de la question des dépenses, mais je crois que la proposition de l'honorable député de Souris (M. Schaffner) est excellente et n'entraînerait pas de fortes dépenses.

Il ne serait certainement pas prudent, comme dit le ministre de s'en rapporter au médecin du bord et d'arrêter l'inspection à l'arrivée, il serait peut-être possible de faire des arrangements avec le médecin du bord qui ferait une inspection générale et rapporterait à notre inspecteur les cas spéciaux qu'il aurait observés et nécessiteraient un examen plus attentif.

M. LENNOX: J'hésite toujours à exprimer sur ces questions une opinion contraire à celle d'un médecin et il m'arrive rarement de combattre une proposition venant de ce côté de la Chambre, mais je crois qu'il ne serait pas prudent de s'en rapporter au médecin du bord pour décider si un immigrant est recommandable ou non. Nul ne peut servir deux maîtres. Le médecin du bord est à l'emploi de la compagnie et il ne peut conserver cette position s'il devient l'agent du Gouvernement canadien, comme on le propose.

M. BLACK: Il perdrait sa place avant que vingt-quatre heures se fussent écoulées.

M. LENNOX: La compagnie de transport a intérêt à amener le plus d'immigrants possible au Canada.

M. EDWARDS : Elle a aussi intérêt à n'amener que des immigrants parfaitement sains, puisqu'elle est tenue de les ramener dans leur pays, s'ils ne sont pas en parfaite santé.

M. LENNOX: C'est vrai, mais il ne s'agit pas ici des gens qui veulent prendre passage à bord du navire, mais de ceux qui sont déjà sur le navire et toute la question est de savoir s'ils seront admis au Canada. L'intérêt du médecin du bord est d'aider à la compagnie qui l'emploie.

L'hon. M. OLIVER: L'article 26 du présent projet de loi oblige le capitaine à fournir à l'agent de l'immigration chargé du service au port d'arrivée, une patente de santé, attestée par le médecin du bord et contenant des détails précis sur l'état de santé de tous les passagers. Ce rapport se trouve en la possession de notre inspecteur qui doit en faire son profit.

M. PORTER: A-t-on renvoyé beaucoup d'immigrants qui avaient été acceptés par le médecin du bord?

L'hon. M. OLIVER: Jusqu'à présent, nous n'avons pour ainsi dire pas eu de rapports de cette nature.

M. SPROULE: Ce rapport du médecin du bord ne concerne-t-il pas plutôt les maladies contagieuses?

L'hon. M. OLIVER: Cet article l'obligera à donner un état de la santé de tous les passagers malades.

M. SPROULE: Le médecin du bord ne prend connaissance que des cas de maladie des patients qui s'adressent à lui pour se faire traiter. Si nous avions notre propre médecin sur chacun de ces navires, il emploierait le temps de la traversée à l'inspection des passagers à destination du Canada. Naturellement il ne pourrait pas faire un examen complet de 800 ou 900 passagers, mais cela vaudrait infiniment mieux que l'inspection superficielle qui se fait au port d'arrivée. Beaucoup de cas, contagieux ou autres, peuvent échapper à un inspecteur qui ne fait que regarder les gens qui défilent devant lui.

L'hon. M. OLIVER: Cette proposition a certainement du bon, mais il y a la question des dépenses et je suis convaincu qu'avec les nouvelles méthodes, nous pourrons nous en dispenser.

M. SPROULE: Avec les méthodes actuelles, un médecin, quelles que soient ses connaissances, est dans l'impossibilité absolue de se former une opinion sur l'état de santé des passagers. On peut décorer cette opération du nom d'inspection, mais c'est tout ce qu'on en peut dire.

M. JAMESON: Pour répondre à l'objection signalée hier par l'honorable ministre, il pourrait ajouter après les mots " citoyens du Canada " à la 21e ligne, les mots " et les personnes ayant un domicile au Canada."

L'hon. M. OLIVER: C'est très bien.

(L'amendement est adoptée.)

Sur l'article 31 (obligations des compagnies de transport).

M. SPROULE : Comment pouvez-vous obliger une compagnie de chemin de fer à construire un bâtiment pour recevoir les immigrants?

L'hon. M. OLIVER: Aux Etats-Unis la compagnie de transport est tenue responsable pour avoir amené un immigrant non recommandable à la frontière et la compagnie est obligée de fournir un local convenable pour la détention de cet imigrant. Je crois que c'est une excellente disposition. Il faut que les compagnies de transport se rendent compte de leurs responsabilités quand elles transportent des immigrants non recommandables.

M. SPROULE : Cet article me paraît obliger les compagnies de chemin de fer à fournir des bâtiments pour les immigrants recommandables, de même que pour ceux qui ne le sont pas.

L'hon. M. OLIVER: L'intention de cet article est d'obliger la compagnie à fournir un local pour la détention des immigrants pendant qu'on les examine pour savoir s'ils doivent être admis ou non.

Sur l'article 33 (déarquement des passagers).

M. JAMESON: L'article 25 impose une amende d'au plus $1,000 et d'au moins $20, si un passager débarque contrairement aux dispositions de la loi en vigueur. Dans le présent article, l'amende est d'au plus $500 et d'au moins $50. Dans le premier cas l'amende est imposée si un passager débarque illégalement ou s'évade, sans qu'il y ait faute de la part de la compagnie, et dans le second cas, l'amende vise celui qui sciemment enfreint la loi. Il me semble qu'on se montre injustement sévère envers celui qui permet involontairement l'évasion 'un passager. Le ministre peut-il expliquer cette distinction?

L'hon. M. OLIVER: Je crains qu'en modifiant l'article 25 nous n'ayons détruit la symétrie du bill. Je suppose que la clause pénale visait le navire; l'article a été modifié de manière à frapper l'individu, et l'amende maximum me paraît plutôt élevée. Je serais disposé à la réduire à $500.

(L'article 25 est modifié en conséquence.)

Sur le paragraphe 9 de l'article 33:

9. Toute compagnie de transport ou toute personne qui gène un fonctionnaire de l'immigration dans l'exercice de ses fonctions sous le régime de la présente loi, ou qui, le sachant et le voulant, aide à l'évasion d'une personne détenue par un fonctionnaire ou à un fonctionnaire sur la foi duquel ce fonctionnaire est induit à faire entrer quelque personne ou à permettre à cette personne d'entrer en Canada, laquelle entrée serait autrement refusée pour quelque motif prévu en la présente loi, ou qui aurait été détenue pour l'examen, est coupable d'une contravention et est passible d'une amende de cinq cents dollars au plus et de vingt dollars au moins pour chaque contravention.

M. JAMESON: Ne pourrait-on pas élever à $50 ce minimum?

L'hon. M. OLIVER: Je ne le crois pas. Dans le cas actuel on doit accorder une latitude plus large que celle mentionnée dans la disposition précédente. Le paragraphe 8 stipule qu'il est à désirer que le minimum soit assez élevé.

M. JAMESON: L'honorable ministre me permettra de lui faire observer qu'on ne saurait accorder de latitude à une personne ou à une compagnie qui intervient lorsqu'un fonctionnaire de l'immigration accomplit son devoir. Il s'agit d'un délit sérieux qui devrait être puni en conséquence. J'ai observé que chaque fois qu'il y a un minimum d'amende, celle-ci est toujours imposée de préférence au maximum; en outre, très souvent, l'amende est remise ou le recouvrement en est suspendu durant bonne conduite.

L'hon. M. OLIVER: Cet article se rapporte à trois contraventions: la première, c'est celle qui consiste à intervenir dans un cas de fraude; la deuxième, c'est d'aider le délinquant, et la troisième, c'est de fournir des renseignements erronés. Il me semble qu'une amende de $20 est suffisamment élevée pour châtier ceux qui se rendent coupables de cette dernière catégorie. Si nous voulons définir la punition de ces trois différentes espèces d'infractions par une même disposition, nous devrons voir à ce que la punition soit juste et équitable dans chaque cas.

M. SPROULE: D'après l'article 25, si une compagnie manque de se soumettre à tous les réglements destinés à empêcher un passager de quitter le navire en aucun temps ou endroit autre que celui désigné par le fonctionnaire chargé de cette immigration, cela constitue une infraction de la loi, infraction qu'on devra punir par l'amende. Mais dans ce paragraphe 9, nous lisons "sera coupable d'une contravention et passible d'une amende". L'une de ces dispositions est impérative et ne laisse aucune chance d'éluder la loi, ce qui indiquerait qu'il doit se trouver quelqu'un pour prendre des poursuites, tandis que dans d'autres cas le fonctionnaire peut ou non instituer ces poursuites.

M. LANCASTER: Je suis porté à croire que mon honorable ami de Digby (M. Jameson) a absolument raison. Le cas prévu dans ce paragraphe est semblable à celui d'un individu qui intervient alors qu'un constable ou qu'un agent de police essaie d'arrêter quelqu'un. Cet individu est traité comme s'il violait la loi, et je ne vois pas que ceux à qui se rapporte ce paragraphe doivent être traités avec moins de sévérité. Il pourrait se trouver une populace qui se rendît coupable de cette offense et ceux qui la composent pourraient dire: Après tout il ne s'agit que d'une amende de $20; apprenons à cet individu à ne pas intervenir quand il s'agit de nos amis. Il n'y a pas de prison et si personne ne reconnaît les accusés ces derniers sont libérés sans payer la moindre amende.

L'hon. M. OLIVER: C'est au tribunal qu'il appartient de fixer le chiffre de l'amende. Si nous décrétons un minimum et un maximum raisonnable, nous faisons tout ce qu'il nous est possible d'accomplir dans ce cas-là. Nous ne pouvons, par une loi, convaincre un homme d'une faute et le punir en conséquence. Tout ce qu'il nous est possible de faire, c'est d'accorder aux juges l'autorité d'accomplir ce qu'ils considèrent être juste.

M. LANCASTER: La première infraction pourrait être sérieuse; et aucun magistrat ne se trouverait disposé à imposer une amende plus forte que le minimum fixé pour une première contravention. Les violateurs de la loi savent cela. En moyenne, ceux qui violent la loi la connaissent aussi bien que la plupart des avocats. Ils ne s'attendent pas à ce qu'on leur impose une amende plus élevée que $20, et ils peuvent prélever ce montant entre eux s'il leur arrive par malheur d'être reconnus.

Je serais porté à croire que si quelqu'un intervient pour empêcher un fonctionnaire d'accomplir son devoir, le coupable ne devrait pas jouir de l'avantage de s'en tirer en payant une amende. Si un agent de police d'Ottawa qui a un prévenu sous sa garde ou qui l'amène en vertu d'un mandat d'arrestation en bonne et due forme, préservant ainsi le bon ordre et la paix de la cité, se trouvait empêché par une intervention quelconque d'accomplir son devoir, le tribunal ne rendrait pas sa liberté au coupable en imposant à ce dernier une amende; mais, si ce projet de loi était adopté, le juge serait obligé de renvoyer le coupable. J'estime qu'on devrait envoyer en prison celui qui empêche un fonctionnaire de l'immigration d'accomplir son devoir.

M. MADDIN: Il ne me semble pas sage de rendre confuse la loi telle qu'elle existe

maintenant. Le Code criminel décrète le châtiment des personnes qui interviennent pour empêcher les fonctionnaires publics de remplir leur devoir. Cet article 9 rend difficile l'application de la loi. Il n'existe aucune raison valable pour que celui qui se rend coupable du délit d'intervenir pour empêcher un fonctionnaire de l'immigration de remplir son devoir, ne soit pas soumis aux dispositions du Code criminel. Le paragraphe 29 des dispositions interprétatives du Code définit comme suit un fonctionnaire public:

"Fonctionnaire public" comprend tout fonctionnaire du Revenu de l'intérieur ou des Douanes, tout officier de l'armée, de la marine ou de la milice ou de la gendarmerie royale du Nord-Ouest ou tout autre fonctionnaire chargé de la mise en vigueur des lois relatives au revenu, aux douanes, au commerce ou à la navigation du Canada.

Cette définition ne s'applique pas à un fonctionnaire de l'immigration, mais il n'existe aucune raison pour qu'il n'en soit pas ainsi. N'est-il pas préférable au lieu d'adopter le paragraphe 9 en question de donner plus de portée à la définition de ce passage du Code criminel que je viens de lire? L'article 168 de ce Code déclare:

Quiconque est coupable d'un délit poursuivable et punissable d'un emprisonnement de dix ans, qui résiste ou qui s'oppose délibérément à tout fonctionnaire public dans l'exécution de son devoir ou à toute autre personne qui aide ce fonctionnaire.

Je ne crois pas qu'on prétende qu'un fonctionnaire de l'immigration doive être moins considéré qu'un autre fonctionnaire public qui relève du Revenu de l'intérieur ou qui fait partie de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, ou de tout autre département de l'administration. L'article 169 de cette loi dispose:

Quiconque résiste à ou qui empêche volontairement:

a) un officier de la paix d'exécuter son devoir, ou toute autre personne qui aide ce fonctionnaire... est coupable d'un délit punissable après mise en accusation ou après condamnation sommaire, et passible, si l'accusation est prouvée, de deux années d'emprisonnement et, sur conviction sommaire devant deux juges de paix, de six mois d'emprisonnement aux travaux forcés, ou d'une amende de $100.

Quant aux voies de fait, l'article 296 édicte que se rend coupable d'un délit criminel et passible de deux ans de prison quiconque

Assaille un fonctionnaire public ou un officier de la paix dans l'exécution de son devoir ou toute autre personne qui aide ce fonctionnaire.

La plus récente décision relative à l'ingérence dans le cas d'un fonctionnaire public est celle que nous a fait connaître la cour du banc du roi de la Grande-Bretagne. Les juges ont été jusqu'à dire que: un règlement local avait été adopté empêchant les tramways d'excéder une certaine vitesse. Les constables avaient été envoyés pour surveiller la course de ces tramways; deux de ces agents de police s'étaient installés l'un et l'autre à une distance de 20 milles mesurés, mais ils se trouvaient en communication téléphonique. Quelqu'un qui connaissait ce qu'ils faisaient en avertit la compagnie et cette dernière donna l'ordre à ses gardes-moteur de ralentir entre ces deux points la vitesse ordinaire de leurs tramways. Le tribunal a décidé que c'était là empêcher un fonctionnaire de remplir son devoir. Pourquoi encombrer nos statuts d'une disposition comme celle-ci quand le Code criminel y pourvoit déjà. Si la définition que nous avons maintenant n'est pas assez étendue pour protéger les fonctionnaires du bureau de l'immigration, qu'on la modifie et qu'on conserve en une forme convenable l'uniformité de notre loi.

M. SCHAFFNER: L'honorable ministre a-t-il une idée quelconque du nombre d'immigrants envoyés à l'hôpital de Winnipeg?

L'hon. M. OLIVER: Je n'ai pas ce renseignement, mais je pourrai me le procurer.

M. SCHAFFNER: J'aimerais l'obtenir. Si je ne me trompe, le Gouvernement fédéral ne subventionne pas cet hôpital.

L'hon. M. OLIVER: Tous les ans on vote un crédit considérable à cet hôpital. J'estime que cela vaut mieux que d'entretenir un hôpital qui nous serait propre.

Sur l'article 37 (on peut exiger des immigrants qu'ils possèdent un certain montant d'argent).

L'hon. M. OLIVER: Je voudrais ajouter à cet article une ou deux modifications, de façon à ce que les personnes qui se font passer pour touristes possèdent un montant égal à celui exigé des immigrants. J'estime que celui qui prétend être touriste devrait avoir quelque argent sur lui. Je demande l'insertion des mots "et touristes" après le mot "immigrants" dans la 3e ligne; et que les mots "ou touristes" soient insérés après le mot "immigrants" dans la 3e ligne avant la fin. Cette disposition pourvoierait au cas d'une personne qui se prétend être touriste et qui réclame, pour ce motif, d'être exempté des restrictions imposées par la loi, et, dans ce cas, elle devra être porteur d'une somme au moins égale à celle exigée des immigrants.

M. BURRELL: Y a-t-il un chiffre spécifié comme minimum dans la loi actuelle?

L'hon. M. OLIVER: Non, pas dans cette loi. Mais en vertu de cette dernière, un décret en conseil fut adopté fixant ce minimum à $25. Ce montant n'est pas requis de celui qui vient travailler sur une ferme ou visiter des parents suivant les

conditions mentionnées dans ce décret du conseil, qui sont prêts à le faire vivre et qui sont capables de prendre soin de ce voyageur.

M. BURRELL: S'agit-il du décret en conseil adopté il y a deux ans?

L'hon. M. OLIVER: Non, cela n'a pas été jugé assez efficace, et, il y a quelques jours à peine, nous avons rendu un décret qui se rapporte mieux à cette question.

M. BURRELL: Le dernier décret date de deux ans, et c'est bien celui qui prescrit un montant minimum, n'est-ce pas?

L'hon. M. OLIVER: Ce décret porte la date du 11 septembre 1908, et il prescrit un montant minimum de $25.

M. BURRELL: N'est-ce pas plutôt celui du mois de mars ou de février de cette année, alors que fut adopté le premier décret en conseil se rapportant à cette question?

L'hon. M. OLIVER: Non, je crois que le premier décret du conseil fut adopté au cours de l'automne 1907. Quoi qu'il en soit, le décret du conseil qui est maintenant en vigueur n'a été adopté que depuis deux ou trois semaines.

M. HERRON: Avant que cet article soit adopté, j'aimerais lire à la Chambre un extrait de journal et demander une explication à l'honorable ministre. Il s'agit de la déclaration de M. Bruce Walker qui, si je ne me trompe, est commissaire d'immigration du Canada et qui se trouve, à l'heure qu'il est, aux Etats-Unis. Cette déclaration fut faite à Chicago et je la lirai telle que je la trouve dans le "Standard" de Strathmore, Alberta:

J. Bruce Walker, commissaire de l'immigration au Canada, a fait récemment cette déclarations à l'hôtel Great-Northern au cours d'une discussion sur les méthodes modernes d'encourager l'immigration. Il a dit que son pays bénéficiait des erreurs commises par d'autres nations; que le Canada prenait soin de tous les immigrants, et cela pendant toute une année, qu'il estimait qu'on devrait tenir plutôt compte du cœur, du cerveau et des muscles des immigrants que des lois elles-mêmes.

"La limite qui sépare le Canada des Etats-Unis", dit M. Walker, "n'est guère autre chose que la ligne qui sépare deux états ou deux provinces. Nos lois concernant l'immigration sont tellement semblables que, en réalité, ce n'est pas autre chose qu'un simple échange de politesses qui se fait à la frontière; mais à compter de l'instant où il arrive parmi nous, l'immigrant reste pendant un an sous la tutelle de l'Etat. Dès que le nouveau venu pénètre dans la zone de colonisation, c'est-à-dire le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, nous prenons soin de lui en cas de maladie ou de gêne, nous lui payons son médecin, nous l'entretenons, lui reconstruisons sa maison si l'incendie vient à la détruire, et nous nous chargeons de son bien-être. Cela, nous le faisons parce que nous y trouvons notre avantage. nous avons constaté que plus le Gouvernement se rapproche de l'immigrant, plus celui-ci se rapproche du Gouvernement; il en devient meilleur citoyen. Il sent qu'il peut compter sur mieux que des voisins et des amis. Et cette conviction fait naître chez lui, pour son pays d'adoption, une sorte de culte qui ne se peut comparer qu'à celui que l'on a pour la religion qu'on adopte: il y a foi".

La plupart d'entre nous connaissent la signification des mots "se rapprocher de", mais non celle que leur donne ce contexte-là. J'aimerais à demander au ministre si cette déclaration de M. Bruce Walker est exacte.

M. J. D. REID: Quand l'a-t-il faite?

M. HERRON: Je ne sais à quelle date, n'ayant sous les yeux qu'un morceau du journal. J'ai déjà signalé cette question à l'attention du Gouvernement, bien que ce ne fût peut-être pas en présence du chef actuel du département. Je l'ai déjà déclaré en cette Chambre, des agents du Gouvernement m'ont dit qu'ils avaient reçu des instructions de cette nature, chose que nia le ministre. Mais je suis encore d'avis que cette déclaration n'est pas dénuée de fondement, et j'aimerais à entendre les explications du ministre.

Si M. Bruce n'a pas dit la vérité, le Gouvernement ne devrait plus l'employer à l'étranger; si, au contraire, il a dit vrai, je trouve étrange que l'on ait autant d'égards pour les immigrants venus de l'étranger. Je ne vois pas pourquoi ces gens seraient mieux traités—entretenus et protégés, comme il est dit dans ce journal—que le citoyen canadien ou quiconque quitte l'est du Canada pour aller s'établir dans l'une des provinces de l'Ouest.

L'hon. M. OLIVER: Si M. Walker a tenu le langage qu'on lui attribue, il s'est trompé, pour ne pas dire davantage. Il m'est impossible de croire qu'il se soit exprimé ainsi; on a dû mal rapporter ses paroles ou en dénaturer le sens de quelque manière.

M. HERRON: Cette interview semble avoir été accordée à Chicago.

L'hon. M. OLIVER: Dans ce cas, je tiens à déclarer que ces propos que l'on vient de rapporter sont inexacts, j'ose même affirmer que M. Walker ne les a jamais tenus.

M. J. D. REID: Qu'en savez-vous?

L'hon. M. OLIVER: C'est que connaissant M. Walker, je le sais incapable de tenir un langage contraire à la vérité.

M. WILSON: Un incident regrettable s'est produit à Londres à l'époque où M. Walker y était sous-directeur de l'immi-

gration. On se rappelle qu'un nombre considérable nous avait alors été envoyé par les soins d'associations de bienfaissance, et que M. Walker avait publié après coup une circulaire où il critiquait ce que l'on avait fait, au lieu de l'avoir dénoncé et d'y avoir mis fin en temps opportun.

M. J. D. REID : On devrait relever le traitement de M. Walker à cause de l'excellence du travail qu'il accomplit à cet égard. Comment se fait-il que les immigrants venus de l'étranger soient mieux traités que les colons canadiens venus des provinces de l'est? Je suis porté à croire que M. Walker doit avoir dit la vérité. N'est-il pas vrai que le ministre ou son département a pris soin de certains doukobors malades, qu'il les a vêtus et nourris, et qu'il en fait encore autant à l'heure actuelle?

L'hon. M. OLIVER : Je ne sais ce que le département a pu faire par le passé, mais il n'agit pas de la sorte à l'heure actuelle.

M. J. D. REID : Le ministre n'a-t-il pas dit que certains des doukhobors que j'ai vus à Port-Arthur sont aujourd'hui enfermés dans la maison d'aliénés de son district?

L'hon. M. OLIVER : Je n'ai pas dit cela; j'ai donné à entendre que le Gouvernement fédéral n'a pas eu à s'occuper de ces doukhobors, de leur mise dans la maison d'aliénés, en prison ou ailleurs, que c'est le gouvernement provincial qui s'était occupé de cela.

M. J. D. REID : Voilà qui confirme les dires de Walker, savoir: qu'après avoir fait venir ces doukhobors, le Gouvernement en prend soin, leur fournit le vêtement, la nourriture et le médecin. La seule différence qu'il y a, c'est que ce sont les gouvernements provinciaux qui s'occupent de ces gens, que le ministre fait peser sur les provinces le fardeau de cette dépense.

Si ces immigrants n'ont pas d'opinion en matière politique, est-ce parce que le Gouvernement veut se tenir en rapport intime avec eux et leur donner une orientation convenable? Avant de se rendre dans l'Ouest, les jeunes gens des provinces de l'est se sont formé des convictions politiques. Je suppose que lorsque le Gouvernement veut avoir des suffrages, il fait sortir ces doukhobors de la maison de santé, comme la chose s'est vue dans mon comté, alors qu'ayant besoin de quelques voix de plus, il fit voter des aliénés. C'est ainsi qu'il fait voter ces gens-là et qu'il a intérêt à les tenir à cette fin enfermés dans les maisons d'aliénés.

M. J. A. CURRIE: Aux yeux de nombre d'immigrés, de ceux, notamment, qui sont venus d'Angleterre, il s'agit ici d'une question brûlante. On dit—et c'est chose admise par tout le pays—que l'immigrant venu de l'étranger, doukhobor, Galicien ou Américain, jouit de la protection du Gouvernement, qu'il est l'objet des plus grands égards, tout comme il est dit dans l'article dont on a donné lecture. Mais quand l'immigrant a le malheur d'être Anglais, Ecossaisi ou Irlandais, on se contente, dès qu'il est débarqué, de le chasser rapidement à coups de pied en lui disant d'aller se débrouiller comme il pourra. On ne le conduit pas dans l'Ouest, on ne lui fournit ni belle ferme ni blé de semence; d'où il suit que nombre de jeunes gens venus d'Angleterre se trouvent désillusionnés et, à mon sens, maltraités.

Etant donné que ce sont nos ancêtres qui ont acquis et payé en entier les territoires du Nord-Ouest, les premiers privilégiés devraient être les citoyens de l'est du Canada, et s'il restait d'autres faveurs à offrir, il faudrait en faire bénéficier ceux qui sont de notre race. Il n'y a pas à se le cacher, les immigrants venus de la Grande-Bretagne n'ont pas été aussi bien traités que ceux qui sont venus de l'étranger, que les Galiciens et les doukhobors notamment. La cause de cela doit résider en ce que le Gouvernement pensait pouvoir faire voter ces gens à sa guise à l'époque des élections, et aussi en ce qu'il savait que les immigrants venus de la mère patrie savent lire et sont capables de penser par eux-mêmes.

L'article en question met en lumière un très gros problème, il comporte une très grave accusation, et le ministre devrait veiller à ce que son département fasse, à l'avenir, montre d'une somme égale de justice envers les immigrants de toute provenance et s'abstienne d'accorder des faveurs toutes particulières à ceux qui ne sont pas de notre race.

L'hon. M. OLIVER: J'affirme de la façon la plus catégorique que le département a et a toujours eu pour règle, du moins autant que je sache, d'user de justice à l'égard de tous. Le département de l'immigration, il est vrai, ne croit pas devoir exclure un immigrant à cause de sa nationalité, mais il n'en est pas moins vrai que nos méthodes administratives en matière d'immigration accusent une préférence justement motivée à l'égard de ceux qui sont de notre race. Loin d'admettre l'exactitude des dires de mon honorable ami (M. Currie), je le mets au défi, lui ou tout autre membre de la Chambre, et je défie qui que ce soit, ici ou ailleurs, de fournir la moindre preuve tendant à établir de quelque manière que les faits sont tels qu'il les a représentés.

Le Gouvernement s'est donné pour règle d'assurer la colonisation de nos terres inhabitées et l'amélioration de nos terres arables en faisant venir des éléments convenant à notre population et à nos travaux. Cette règle, nous nous efforçons de l'appliquer en faisant venir des immigrants de notre race qui, à leur arrivée, sont entourés de

tous les égards nécessaires, et ce ne sont pas eux qui ont à se plaindre.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (n° 152-U), provenant du Sénat, déposé par M. Turcotte, constituant en corporation la compagnie de chemin de fer de colonisation du Nord de Québec;

Le 2e (n° 128), déposé par M. Girard, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de l'Est de la baie James.

2e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé, provenant du Sénat:

Le 1er (n° 171-RR), déposé par M. Macdonell, concernant la banque Daminion;

Le 2e (n° 172-VV), déposé par M. Black, concernant la compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic.

Le 3e (n° 168-HH), déposé par M. Goodeve, concernant la compagnie du chemin de fer de Calgary à Fernie;

Le 4e (n° 177-GG), déposé par M. Broder, constituant en corporation la Morrisburg Ferry and Dock Company;

Le 5e (n° 179-WW), déposé par M. Knowles, relatif au divorce de Helena-Mellor Fleming.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE PROJET DE LOI CONCERNANT L'IMMIGRATION.

Sur l'article 37:

Les règlements établis par le Gouverneur en conseil sous le régime de la présente loi, peuvent mettre comme condition à la permission de débarquer en Canada, que l'immigrant possède un minimum d'argent, lequel peut varier selon la race, l'occupation ou la destination de l'immigrant, et autrement selon les circonstances; ces règlements peuvent aussi prescrire que toutes les personnes venant au Canada, directement ou indirectement, de pays qui accordent des passeports aux personnes quittant ces pays doivent présenter ces passeports sur demande du fonctionnaire de l'immigration en autorité avant d'obtenir la permission de débarquer en Canada.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Je propose qu'à la 17e et à la 19e lignes, les mots "ou touriste" soient insérés à la suite du mot "immigrant".

M. U. WILSON: Dans quel but?

L'hon. M. OLIVER: Des gens pourraient se donner pour touristes afin de se soustraire à quelques-unes des restrictions imposées aux immigrants. Il n'est que juste que celui qui prétend être un touriste soit muni d'au moins autant d'argent qu'on en exige d'un immigrant.

M. U. WILSON: Je suis prêt à appuyer toute restriction qui diminuera les chances qu'auraient les immigrants inacceptables d'entrer au Canada.

L'hon. M. OLIVER: Je propose comme amendement d'ajouter les mots "ou des casiers judiciaires" après le mot "passeports" à la 23e ligne de la page 13. En Italie, on remet à l'immigrant un bulletin appelé casier judiciaire. Cela ne veut pas dire qu'il a subi une peine, mais c'est un certificat attestant s'il a déjà commis des infractions à la loi. Nous sommes d'avis que ce n'est pas une exigence déraisonnable d'obliger les immigrants venant des pays qui délivrent ces bulletins à exhiber leur casier judiciaire. L'immigrant qui n'aura pas ce certificat ne sera pas acceptable. Je propose aussi comme amendement que les mêmes mots soient ajoutés dans la 24e ligne, comme dans la 23e, de la page 14.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 38:

Le Gouverneur en conseil peut, par proclamation ou décret, lorsqu'il le juge nécessaire ou à propos,

a) interdire le débarquement en Canada, ou le débarquement à certain port d'entrée désigné, en Canada, de tout immigrant qui, du pays dont il est citoyen par naissance ou par naturalisation, est venu au Canada autrement que par voie directe, et avec un billet acheté dans ce pays.

L'hon. M. OLIVER: Les compagnies de transport suggèrent d'ajouter les mots "et payé d'avance en Canada en tout ou en partie", après le mot "pays". Je ne crois pas que l'insertion de ces mots restreignent le sens de l'article, et les compagnies de transport demandent qu'on les ajoute.

(L'amendement est adopté.)

M. U. WILSON: Je ne comprends pas le sens des mots "payé d'avance ou en partie". Quel effet auront-ils à l'égard de celui qui viendra avec un billet direct? Je ne conçois pas comment il pourrait payer son billet en partie d'avance et avoir un billet direct du pays dont il est citoyen au lieu de sa destination.

L'hon. M. OLIVER: Prenons le cas du chemin de fer Canadien du Pacifique. Il possède une ligne de transport de Liverpool ou d'Anvers jusqu'à n'importe quel endroit du Canada. Il a pris des arrangements relatifs à la vente des billets et qui s'appliquent dans l'intérieur des Iles-Britanniques et du continent. D'après ces arrangements une personne vivant au Canada qui désire faire venir un ami du continent européen ou de la Grande-Bretagne peut lui acheter un billet au bureau du Pacifique-Canadien au Canada. La compagnie craint que, si ces mots ne sont pas

ajoutés, celui qui viendrait avec ce billet ne serait pas admis.

M. U. WILSON: Mais que signifient les mots "payé en partie d'avance"?

L'hon. M. OLIVER: Je n'en saisis pas bien le sens. Je crois que, pour faciliter les affaires et rendre tout parfaitement clair, il y a lieu d'ajouter simplement "ou payé d'avance en Canada".

M. SPROULE: Mais si le billet coûte $20, par exemple, et que le Pacifique-Canadien diminue de moitié la somme qu'il a le droit d'exiger, le billet est à moitié payé d'avance au Canada. Je ne vois pas de différence entre "payé d'avance" et "payé en partie d'avance".

M. U. WILSON: L'inconvénient à mes yeux est que l'article exige que l'immigrant ait un billet direct du lieu du départ au lieu de sa destination. Et un billet acheté au Canada devra être un billet de ce genre. Selon moi, les mots "payé en partie d'avance" ne peuvent que créer de la confusion.

L'hon. M. OLIVER: Je propose que les mots "payé d'avance en Canada" soient ajoutés après le mot "pays" dans le paragraphe *a*.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 38, paragraphe *c*:

c) interdire, pendant une période de temps déterminée ou d'une manière permanente, le débarquement en Canada, ou le débarquement à certain port d'entrée désigné, au Canada, d'immigrants de toute race jugée impropre au climat ou aux nécessités du Canada, ou d'immigrants d'une catégorie, d'une occupation ou d'un caractère particuliers.

M. U. WILSON: Le ministre nous dira-t-il quelle était son intention lorsqu'il a rédigé ce paragraphe? Celui-ci doit s'appliquer spécialement à une certaine classe de personnes.

L'hon. M. OLIVER: Dans le moment, nous ne visons aucune classe en particulier, mais si l'occasion s'en présentait et si l'intérêt public l'exigeait nous voulons être en mesure, dans l'exercice de nos fonctions administratives, d'exclure les personnes que nous jugerions inacceptables. Si ces pouvoirs sont conférés au Gouvernement, celui-ci pourra être tenu responsable au cas d'une irruption soudaine de gens appartenant à une classe peu recommandable. Nous ne pouvons pas prévoir quand ni dans quelles circonstances pourrait se produire une migration soudaine d'un endroit à un autre, et nous voulons être en mesure de l'enrayer si l'intérêt public l'exigeait.

M. U. WILSON: Je pensais que cette disposition se rapportait probablement aux Japonais ou à ceux qui nous ont déjà causé tant d'ennuis, lorsque le billet direct a été cause de tous les inconvénients. Aux termes du présent article, les immigrants doivent venir directement de leur propre pays.

L'hon. M. OLIVER: Ce cas est prévu dans le paragraphe *a*. J'ai compris que l'honorable député demandait des renseignements relativement au paragraphe *c*. Le paragraphe *a* est exactement tel que mon honorable ami l'a dit.

M. U. WILSON: Et l'autre est semblable.

L'hon. M. OLIVER: Non. Le paragraphe *a* a pour objet de conférer au Gouvernement le pouvoir discrétionnaire d'interdire le débarquement de gens appartenant à n'importe quelle classe. Supposons qu'il se produise une migration soudaine de gens inacceptables d'Asie ou d'Afrique, nous pourrions leur dire tout bonnement et sans façon: Vous ne pouvez pas débarquer.

M. BURRELL: L'article 38 confère au Gouvernement des pouvoirs étendus, mais je dois dire que, pour ma part, je suis en faveur de ces pouvoirs étendus. Naturellement, le ministre conçoit que ce problème de l'immigration se présente sous deux aspects—encourager l'immigration des bons colons et interdire l'entrée du pays aux mauvais sujets. Il nous faut agir avec prudence—je suppose que c'est ce que le ministre tâche de faire dans le présent bill—afin de ne pas attirer ceux qui ne deviendraient jamais de bons citoyens, sans nous montrer trop sévères à l'égard de ceux qui désirent accroître notre population. Nous semblons calquer nos lois en grande partie sur celles des Etats-Unis. Nous savons qu'au début aucun frein, pour ainsi dire, n'était imposé à l'immigration américaine. La civilisation des états de l'Est était assez puissante pour imprimer son caractère à la plus grande partie de l'Ouest. Cependant, les états de l'Ouest se peuplent. Ils ont reçu des gens venus de tous les coins de l'univers et ils rencontrent des obstacles et imposent des freins. Mais leurs problèmes ne sont pas exactement semblables aux nôtres. Leurs terres sont presque toutes occupées et ils ne sont pas tenus d'attirer l'immigration. Mais nous, nous avons des territoires inoccupés et il est à propos d'y établir une bonne classe de gens. Je demande au ministre de m'excuser si j'offre en ce moment ces considérations générales. J'aurais mieux fait de traiter ce sujet lors de la 2e lecture du bill; malheureusement, je n'en ai pas eu l'occasion.

En somme, le présent acte est certainement un pas dans la bonne voie. Mais je dois dire qu'en autant qu'il a trait à l'éloignement des immigrants inacceptables, son succès dépend entièrement de la façon dont les fonctionnaires l'appliqueront.

Je voudrais traiter en quelques mots la question des primes. Tout bien pesé, je suis d'avis qu'il n'est pas sage de maintenir les primes. Je me rends parfaitement compte des raisons que le ministre invoque, à savoir qu'elles sont en réalité un moyen de publicité par lequel les vendeurs de billets, bien qu'ils touchent une prime, donnent vraiment au pays un équivalent sous forme de publicité.

Pendant qu'en Grande-Bretagne, où j'ai passé cinq mois il y a deux ans, j'étudiais tout ce qui a trait à l'immigration dans ma province de certains types d'individus, j'ai eu occasion de prendre contact avec les vendeurs de billets et je suis d'avis que ceux-ci, qui en fin de compte retirent des énormes profits des annonces et des brochures publiées par l'Etat, pourraient fort bien se passer des primes, et que le Gouvernement pourrait employer l'argent lui-même pour des fins de publicité. La commission qu'ils reçoivent pour envoyer des immigrants au Canada suffit à les engager à faire mousser leurs affaires, et il y a également lieu de dire que le fait de recevoir une prime les porte certainement à faire aux gens des promesses trompeuses. J'ai eu occasion de le constater souvent pendant mon séjour en Angleterre. Naturellement, j'avoue que c'était en hiver, lorsqu'une grande crise régnait, ce qui favorisait les efforts de ces vendeurs de billets et même de quelques-uns des agents du Gouvernement qui ont envoyé au Canada un grand nombre d'immigrants à un moment où ils n'auraient pas dû venir en ce pays.

Je suis d'avis que le succès du projet général d'immigration du ministre et le succès du présent acte dépendent beaucoup du caractère de ceux que le ministre enverra en Grande-Bretagne et dans d'autres pays en qualité d'agents officiels d'immigration. Selon moi, il faut pour être un bon agent qu'un homme ait des vues larges, un esprit pondéré; il ne suffit pas qu'il ait rendu des services politiques au Gouvernement, ou même à l'Etat, s'il n'a pas des aptitudes spéciales pour ce travail. J'ai entendu à maintes reprises des déclarations hasardées de la part de fonctionnaires du département, qui, selon moi, n'avaient pas qualité pour décrire la situation générale du Canada de manière à donner de justes notions à ceux qui se proposaient d'émigrer au Canada. Je citerai un cas ou deux afin de démontrer quelle prudence devrait présider au choix de ces agents. Nous n'ignorons pas qu'il existe une tendance à faire voir tout en rose à ceux qui se proposent d'immigrer au Canada et à ne jamais leur parler des obstacles qu'ils pourraient rencontrer.

J'ai pu constater plusieurs fois, qu'en réponse à des demandes d'informations, des agents disaient des choses qui pouvaient faire croire à une personne qu'elle n'avait

en arrivant dans le Canada qu'à se placer sur 160 acres de terre, et par quelque moyen mystérieux, qu'elle acquerrait une fortune sans rien faire pour la gagner. Il y a un autre point. Je crois que ces agents devraient posséder une connaissance complète de tout le Canada. J'ai été très surpris d'entendre un honorable député, qui siège en face de moi, dire que sur cette énorme population qu'il y a dans le Nord-Ouest maintenant, 440,000 viennent de l'Est du Canada. Si tel est le cas, cela montre que les provinces de l'Est du Canada se dépeuplent. Je répète que l'agent d'immigration que le ministre devrait essayer à se procurer—parce que je considère comme admis, que son but doit être de diriger le mouvement de l'émigration dans toutes les parties du Canada—doit être un homme possédant une connaissance générale des faits et bien au courant des conditions dans toutes les parties du Canada. Je sais qu'on laisse aux agents d'immigration une grande latitude, et bien qu'il puisse être plus convenable et qu'il vaille mieux diriger certaines classes d'immigrants dans la Nouvelle-Ecosse et dans le Nouveau-Brunswick et autres provinces de l'Est, il serait peut-être encore mieux, dans un grand nombre de cas, de diriger les immigrants dans les provinces de l'Ouest.

Par exemple, si une personne désire aller dans la Colombie-Anglaise et demande des renseignements sur cette province, l'agent peut n'en rien connaître du tout. J'ai rencontré un des principaux agents du Gouvernement qui m'a avoué que ses connaissances du Canada s'arrêtaient aux montagnes Rocheuses, et qu'il ne connaissait absolument rien, excepté par loisir, des conditions du pays au delà des montagnes Rocheuses. Bien qu'on lui eût demandé souvent des renseignements sur ce pays, il n'en avait pas et ne pouvait donner satisfaction aux gens, de sorte que la Colombie-Anglaise se trouvait privé de bons colons.

J'admets que le ministre a modifié un peu sa politique pendant les deux dernières années. La Chambre me permettra de rapporter les paroles qui ont été prononcées, il y a deux ou trois ans, dans cette Chambre par un libéral ardent et partisan du Gouvernement actuel:

> Le gouvernement fédéral a dépensé des milliers de dollars pour encourager les immigrants à venir s'établir dans le Nord-Ouest, mais pas un sou pour faire venir des immigrants dans la Colombie-Anglaise. Les conventions ont été faites avec les compagnies de transport pour qu'elles donnent des taux de passage réduits jusqu'au Nord-Ouest, mais l'on permettait à ces mêmes compagnies de se rembourser de ces réductions en surchargeant ceux qui auraient le courage de s'aventurer jusque dans la Colombie-Anglaise. Jusqu'à présent la principale fonction de la Colombie-Anglaise, comme partie de la Confé-

dération, a été de produire le revenu qui est dépensé ailleurs pour développer notre grand pays.

Je crois que le ministre avouera que telle était la politique du Gouvernement, il y a deux ans environ. Je suis heureux de voir que le ministre a jusqu'à un certain point reconnu qu'il y avait une proportion considérable de la population du Canada de l'autre côté des montagnes Rocheuses, et une région qu'il s'efforce aujourd'hui de faire connaître aux habitants des vieux pays auxquels elle peut convenir. Pour ma part je crois qu'il devrait être compris bien clairement que l'on développera l'Ouest d'une façon plus sûre, en commençant par la Colombie-Anglaise, et l'argent dépensé pour cette fin sera mieux employé en engageant des agents qui exposeront franchement devant le public l'état véritable des choses.

J'ai souvent constaté que des personnes n'avaient pas réussi dans notre pays, parce qu'elles avaient été engagées à venir ici à la suite de promesses trop brillantes. J'ai toujours pensé que le Canada est un bon pays. Ses ressources sont considérables, mais il faut les exposer d'une façon véridique.

Laissez-moi donner un autre exemple du type d'immigrants dont nous n'avons pas besoin ici. Je me rappelle d'un procès criminel qui a excité beaucoup d'intérêt, il y a quelque temps. C'était le procès d'un homme dont la femme l'accusait d'avoir commis un crime envers elle, et celle-ci, dans sa déposition devant le tribunal, a déclaré que son mari était dans un état d'esprit tel qu'il voulait ou se noyer ou quitter le Canada. J'ai admis franchement alors qu'un homme qui pouvait aimer autant quitter le Canada que se noyer ne devait pas être encouragé à venir dans notre pays, mais devait rester où il était. J'ai rencontré des jeunes gens, et je n'ai aucun doute que les fonctionnaires du Gouvernement en ont rencontré aussi, qui avaient les idées les plus vagues sur notre pays. Comme exemple, je dirai que j'ai rencontré un jeune homme qui était commis dans un bureau de change depuis douze ans, et qui avait le désir fixe de venir au Canada et particulièrement à la Colombie-Anglaise. Lorsque je lui ai demandé quelles étaient ses intentions, j'ai constaté qu'elles étaient très vagues. Il avait lu des brochures concernant le Canada; il avant consulté aussi quelques agents d'immigration, et s'était formé l'idée que tout ce qu'il avait à faire, était de venir ici pour trouver un genre de vie infiniment meilleur. Lorsque je lui demandai s'il avait de l'argent, et ce qu'il se proposait de faire, ses chances de succès étaient si désespérantes, que prenant mon courage à deux mains, je lui conseillai de rester où il était. Je crois que les agents agiraient avec autant de sagesse si, dans certains cas, ils conseillaient aux gens de ne pas venir au Canada au lieu de les encourager à venir en leur faisant voir les choses sous un jour faux. Je ne dis pas que tous les agents que le Gouvernement a en Angleterre sont ceux-là, parce que quelques-uns sont de très bons agents et font de leur mieux pour nous envoyer de bons colons.

Nous ne devons pas envisager cette question d'immigration à un point de vue étroit. L'article même dont vient de parler le ministre soulève un immense problème. Ceux d'entre nous qui connaissent les intentions du ministre savent que par cet article il veut, autant que possible, amener dans l'Ouest et dans le Canada en général une immigration qui aura la même civilisation que la population de notre pays, et qui a développé l'Est. Voilà ce que nous cherchons tous, et conséquemment, bien que je m'accorde entièrement avec le ministre sur la sagesse de cet article, nous devrions prendre grand soin d'empêcher l'entrée au pays d'immigrants non acceptables. Je voudrais que l'on donnât à ces articles une interprétation généreuse qui permettra ou encouragera l'immigration d'Angleterre, parce que tout en étant bon d'empêcher la colonisation de l'Ouest par des gens qui ne conviennent pas au pays, il n'est pas désirable en même temps de leur refuser aucun encouragement et de ne pas prohiber l'entrée de ces gens qui, bien qu'ils ne puissent pas dès l'abord réussir dans leurs nouvelles occupations, deviendraient, eux et leurs enfants, de bons citoyens capables de développer notre pays.

Je suis heureux de voir que le Gouvernement réussit jusqu'à un certain point dans ses efforts. La Chambre me permettra cependant de parler de ce qui s'est passé à la septième conférence des chambres de commerce de l'empire en Australie l'année dernière. Ces chambres de commerce exercent une influence énorme, non seulement dans le développement des diverses parties de l'empire y compris le Canada, mais aussi apportent de grands capitaux tous les ans dans notre pays. Deux ou trois représentants du Canada ont assisté à cette conférence qui dans ses dernières séances a discuté la question d'immigration —sir Alfred Spicer, président de la chambre de commerce de Londres, a proposé alors la résolution suivante:

Vu que l'établissement en nombre convenable de la race anglo-saxonne dans les possessions anglaises mérite la sollicitude constante du gouvernement impérial et des gouvernements coloniaux, ils sont par les présentes priés instamment d'étudier quelles nouvelles et meilleures mesures que les mesures actuelles pourraient être prises pour élaborer un plan général de réduction de prix de passage

avec l'aide de l'Etat, afin d'encourager l'immigration de colons convenables dans des conditions bien étudiées.

Je puis rappeler à cette Chambre que les chambres impériales de commerce auxquelles nos différentes chambres canadiennes sont affiliées travaillent dans cette direction depuis plusieurs années, depuis 1896 jusqu'à ce jour, et qu'elles ont appelé l'attention publique, non seulement sur la nécessité d'envoyer dans le Canada, l'Australie et l'Afrique du Sud les meilleurs immigrants anglais, mais qu'elles se sont aussi efforcées de faire comprendre aux capitalistes anglais la nécessité de porter leurs capitaux dans ces différentes parties de l'empire pour aider à ce mouvement d'immigration.

Je crois que l'on me pardonnera de citer des chiffres de sir Alfred Spicer, et de les faire insérer dans le hansard, afin de montrer les changements frappants qui se sont produits dans cette direction:

En 1894 sur un total de 156,030 immigrants anglais, qui sont partis du Royaume-Uni, 47,636 seulement allaient s'établir dans les différentes parties de l'empire britannique, tandis que 103,394 partaient pour des pays étrangers, dont 104,000 allaient aux Etats-Unis. Quinze ans plus tard, continuait sir Alfred Spicer, en 1907, le total des immigrants anglais atteignait 395,680, dont 212,672 choisissaient différentes parties de l'empire britannique, et 183,008 s'en allaient dans les pays étrangers—les Etats-Unis en réclamant 170,264; ce qui montre qu'en 1894, 30·5 p. 100 des immigrants anglais restaient dans les possessions de l'empire et 69·5 p. 100 se dispersaient dans les pays étrangers. En 1907 les proportions étaient changées en 53·8 p. 100 étaient en faveur des possessions britanniques, contre 46·2 p. 100 pour toutes les autres parties du monde, soit une amélioration dans le pouvoir d'absorption de l'empire britannique d'un surplus de population de 23·3 p. 100. Finalement, le nombre d'émigrants se portant vers différentes possessions de l'empire était cinq fois plus grand en 1907 qu'en 1894, tandis que le nombre des émigrants allant dans des pays étrangers n'avait pas doublé—l'augmentation réelle entre ces deux années étant de 165,035 pour l'empire anglais et 74,614 pour les autres pays du monde.

Sir Alfred Spicer termina ainsi ses remarques:

La chambre de commerce de Londres considère donc qu'au point de vue des intérêts impériaux, commerciaux et financiers, le gouvernement impérial et les gouvernements coloniaux devraient faire tout leur possible pour stimuler et aider le peuplement plus rapide des possessions impériales en se concertant en conférence sur un plan qui encouragerait, ainsi que la résolution le suggère, l'immigration de colons convenables dans des conditions bien étudiées.

On discuta ensuite la question d'aide à l'émigration de la Grande-Bretagne. Personnellement, je crois que le ministre devrait, lorsqu'il étudiera la question de faire venir des immigrants comme ceux dont parle sir Alfred Spicer, donner une interprétation généreuse à ces articles du bill. Cette Chambre a déjà adopté un article disant qu'on ne permettra à aucun immigrant de débarquer en Canada s'il a reçu une aide en argent de sociétés charitables. Il est vrai que des sociétés de ce genre en Angleterre donnent de l'argent aux immigrants et je crois que l'on fait aussi la même chose dans l'Ontario, mais, après tout, je crois que le ministre admettra qu'un immigrant qui est sain de corps et d'esprit, bien qu'il n'ait pas pu réussir à gagner sa vie dans les centres congestionnés d'Angleterre, ni amasser de l'argent, devrait avoir le bénéfice d'une interprétation généreuse des lois du Canada, afin de lui permettre de s'établir parmi nous.

Après tout, bien qu'il puisse être sans argent et avoir eu recours à l'assistance d'autrui, il est possible qu'il soit pour le pays un citoyen des plus utiles. Aussi, dirai-je, en terminant, que si nous formons tous des vœux pour le succès de cette mesure, laquelle, je le déclare en toute sincérité, me paraît devoir effectuer un progrès dans notre service de l'immigration, je me rends compte qu'il y aurait lieu d'exercer une certain discrétion dans le choix de nos agents d'immigration, et que ceux-ci de leur côté devront exercer une certaine discrétion, mettre une certaine générosité, une certaine largeur de vues, dans la mise en pratique des dispositions de la loi, prohibitives ou autres. Sinon, je ne vois pas que la loi puisse produire de bons effets. Mais si elle est appliquée dans l'esprit que j'ai dit, le ministre peut compter obtenir beaucoup plus.

L'hon. M. OLIVER: Quant aux capacités des employés de l'immigration, je répondrai que nous sommes tenus d'utiliser le personnel disponible; et je crois qu'on peut dire sans exagération que ces employés représentent la bonne moyenne de l'intelligence et de l'honnêteté des habitants du Canada. Nous espérons relever le niveau au fur et à mesure que le besoin s'en fera sentir, et qu'il sera possible de le faire. De ce qu'il existe un certain état de choses aujourd'hui, il ne s'ensuit pas que nous devrions nous en tenir à cela et nous désintéresser de toute possibilité de progrès. L'honorable député peut être sûr que nous nous rendons parfaitement compte de l'importance d'employer des fonctionnaires honnêtes et perspicaces, et qu'en temps opportun nous prendrons les mesures propres à nous assurer ce résultat. L'honorable député a donné à entendre que nos agents de la Grande-Bretagne ne faisaient pas toujours connaître sous leur vrai jour les conditions existantes au Canada. Je ne pense pas que cette opinion soit fondée. Les publications que nous distribuons en Europe sont préparées avec beaucoup de soin et avec la préoccupation arrêtée de ne pas

offrir des perspectives trop brillantes à ceux qui auraient l'intention de se porter vers nos bords. Notre principale publication, c'est l'"Atlas" qui nous a valu des compliments de la plupart des membres de la députation. Tel est le genre de publications que nous distribuons, et sur la couverture de toutes, à l'exception de l'"Atlas", nous avertissons le lecteur que nous n'invitons à venir au Canada que les personnes désireuses de se mettre à la culture ou en service. A tous autres, nous conseillons de se renseigner ailleurs que dans nos brochures. Quant à la question d'une immigration subventionnée, je répondrai simplement ceci: Sans vouloir critiquer un gouvernement qui jugerait à propos d'adopter un tel programme, nous sommes d'avis qu'il vaut mieux dans l'intérêt du Canada se borner à faire connaître les avantages du pays et ne compter que sur cette publicité pour attirer les immigrants dont nous avons besoin.

C'est la formation intellectuelle et morale qui a surtout de l'importance, beaucoup plus que les avantages physiques; ce qu'il faut rechercher, c'est l'esprit d'entreprise, la volonté ferme qui dispose le colon à venir à tout risque et à se procurer les sommes nécessaires à cette fin. Cette disposition d'esprit chez l'immigrant vaut mieux que la simple force physique. Or, c'est précisément cette qualité chez l'immigrant que nous ne sommes pas assurés d'obtenir quand nous l'assistons à se transporter au pays. Nous pourrons nous passer d'une affluence d'immigrants si ceux qui nous viennent sont d'un meilleur calibre. L'honorable député voudrait que nous ne fussions pas trop sévères dans l'interprétation de nos règlements en ce qui regarde nos congénères des Iles-Britanniques. Son idée est bonne, et nous ne la perdons pas de vue dans la pratique. Mais qu'il soit bien compris de tous les membres du comité qui est chargé de la délibération de cette mesure, que du moment qu'une loi restrictive de l'immigration a été votée, le ministère est tenu de faire observer cette loi. La mise en vigueur des dispositions restrictives de notre loi d'immigration, tant de l'ancienne que de la présente, ne saurait se faire sans que quelqu'un en souffre. Il se produit à cette occasion des cas vraiment pénibles et par centaines. Mais, c'est la loi; non pas une loi du Gouvernement, mais une loi du Parlement canadien, expression de la volonté du peuple canadien à l'égard de ces questions, et le Gouvernement est tenu de faire respecter la volonté du peuple exprimée dans cette loi. Il n'est pas possible de faire observer sans infliger quelque souffrance une loi restrictive. Je voudrais que tout membre de la députation se rendît pleinement compte de la responsabilité qu'il prend en approuvant les rigides dispositions de cette loi en vue de l'exclusion d'immigrants. Il est tenu de partager avec le Gouvernement la responsabilité des mesures de rigueur qui en seront la conséquence. Le pays aurait raison de se plaindre, et le Gouvernement mériterait le blâme si, ayant été autorisé par les Chambres à exiger l'observance de certaines mesures d'exclusion, il s'abstenait de le faire. Personne ici, j'en suis persuadé, ne se rend compte plus vivement que moi des terribles tribulations qui peuvent résulter de l'exécution de cette loi de l'immigration; mais les fonctions dont j'ai été investi par la Chambre et le pays m'imposent certaines obligations, et ces obligations je suis résolu de les remplir, sans rigueur inutile, assurément, mais d'autre part, aussi honnêtement et équitablement que possible, et en conformité aussi exacte que possible des instructions du Parlement.

M. BICKERDIKE: Un moyen qui permettrait au ministre d'éviter des misères aux immigrants à leur arrivée au pays, ce serait de faire faire autant que possible l'inspection avant le départ.

L'honorable ministre répond que ce serait difficile. Sans doute, autrement chacun serait à même de le faire, mais nous comptons qu'il trouvera une solution à cette difficulté. Si l'honorable ministre était témoin des scènes pénibles qui se produisent quand des familles d'immigrants sont dispersées au débarquement, il ferait tout en son pouvoir pour que cela ne se renouvelle plus. Je reconnais que la difficulté est grande, mais il n'y a pas de difficulté que le Gouvernement canadien ne puisse surmonter quand il s'agit de faire le bien.

M. T. CHISHOLM: Il est certaines sortes de publications que le département pourrait utiliser avec grand avantage beaucoup plus qu'il ne le fait. Voici un livre qui a été préparé par les soins du ministre de l'Agriculture; un exemplaire devrait être mis entre les mains de tous les agents recruteurs de l'autre côté de l'Atlantique. On se plaint que dans le recrutement de ces immigrants on a négligé certaines parties du Canada; voici un livre qui fournit des renseignements détaillés quant aux ressources et aux productions de toutes les provinces. En ce qui regarde la Colombie-Anglaise, il fournit des données complètes sur la production minière, forestière, et des pêcheries de la province. Le livre est publié en allemand, en français et en anglais. Je l'ai lu dans les trois langues, et je dois dire que s'il avait une circulation plus étendue, il ferait beaucoup de bien. Un tel livre n'est pas jeté au panier, il est mis sur les rayons de la bibliothèque, afin de pouvoir être consulté en tout temps. Si 200,000 exemplaires de ce livre étaient distribués à l'étranger, je crois qu'ils produiraient plus d'effet que certains de nos

agents. Je l'ai recommandé à plusieurs reprises, et sur mon conseil nombre d'exemplaires ont été envoyés en divers pays. Ce livre vaut beaucoup mieux, à mon avis, que l'"Atlas" dont le ministre a parlé. Un autre mérite qu'il faut lui reconnaître, c'est qu'il est parfaitement exact. Il fournit des indications complètes quant aux règlements de homesteads et au sujet de toutes les parties du Canada. J'espère qu'on verra à ce qu'il ait une circulation plus étendue que par le passé.

L'hon. M. OLIVER: Je note avec plaisir l'observation de l'honorable député et je verrai quelles mesures nous pouvons prendre en vue d'une plus large distribution de ce livre. Mais je lui ferai observer que tandis que l'"Atlas" dont nous faisons la distribution très libéralement coûte à peu près 7 cents, je conjecture que le livre dont il parle avec cette reliure ne doit pas coûter moins de 75 cents ou $1; de sorte que sa distribution sur une grande échelle coûterait beaucoup plus cher que celle des brochures que nous distribuons à l'heure qu'il est. Quant à l'inspection des immigrants sur l'autre rivage de l'Atlantique, je ne me sens pas porté à modifier l'opinion précédemment exprimée: la proposition ne me paraît pas exécutable.

On a suggéré aujourd'hui de faire faire l'inspection par un médecin attitré relevant du gouvernement fédéral qui serait sur le navire et ferait l'inspection en mer. Cela nous assurerait une inspection plus satisfaisante, mais ne porterait pas absolument remède aux inconvénients signalés par l'honorable député préopinant, et je dois dire que je ne vois aucun moyen de remédier complètement à ces inconvénients. Ce que nous pouvons faire de mieux dans ce sens, à mon avis, c'est de bien faire comprendre aux administrateurs de compagnies de navigation que les immigrants non recommandables seront exclus, alors, dans leur propre intérêt, ils exercent un contrôle de l'autre côté. C'est un de ces cas dans lesquels en se montrant trop facile on fait plutôt du tort que du bien à ceux avec qui l'on traite; car si, l'on se montre faclie aujourd'hui, les intéressés cherchent à en profiter demain, et en laissant passer aujourd'hui un seul immigrant non recommandable, on se met dans le cas d'en renvoyer une douzaine demain pour avoir laissé passer celui-là. En somme, on expose les gens à moins d'ennuis en exigeant l'application stricte et impartiale de la loi qu'en se montrant facile dans certains cas spéciaux.

M. BICKERDIKE: Je suis entièrement d'accord avec l'honorable ministre, et c'est précisément contre ce genre d'abus que nous voudrions le mettre en garde. Si ce médecin que l'on veut placer sur le navire était placé sur le quai à Liverpool, il serait à même de renvoyer dès ce moment les immigrants non recommandables, et nous ne serions plus dans la nécessité de disperser les familles une fois arrivées ici. Si le ministre le voulait, il trouverait bien un moyen de faire faire l'inspection de l'autre côté.

(L'article 38 est adopté.)

M. JAMESON: Avec la permission du comité je propose que l'article 37 soit remis en discussion.

(La motion est adoptée.)

M. JAMESON: Au moment où monsieur l'Orateur allait quitter le fauteuil à six heures, l'honorable ministre a proposé de modifier l'article 37 de manière à contraindre les touristes arrivant sur aucun point de la frontière canadienne à justifier la possession d'une somme d'argent tout comme s'il s'agissait d'immigrants. Je n'étais pas à mon siège à ce moment et on m'informe que cet amendement a été adopté sans discussion. En ma qualité de représentant d'une partie du Canada qui s'intéresse fortement au mouvement des touristes, je crois devoir soumettre au ministre les circonstances qu'il ne faut pas perdre de vue en examinant une modifiction de cette nature.

Je ne sais pas si le ministre a eu l'occasion de visiter dernièrement les Provinces maritimes mais, s'il l'a fait, il doit avoir remarqué, surtout si sa visite a eu lieu pendant les mois d'été, combien le mouvement des touristes y est devenu considérable depuis quelques années. Et non seulement cela, mais le profit que nos gens en retirent là-bas s'augmente dans de fortes proportions. Dans presque chaque comté, il y a nombre de lieux de rendez-vous, où des milliers de visiteurs américains viennent passer la belle saison. Une disposition comme celle que le ministre propose aurait des conséquences désastreuses pour ce commerce, dont le développement a coûté beaucoup de temps et d'énergie. Une semblable disposition existait il y a quelques années—elle existe encore, je crois, dans les lois sur l'immigration des Etats-Unis, et je sais que des personnes de la Nouvelle-Ecosse qui se rendaient à Boston —des gens à l'aise, qui se rendaient là simplement en visite—étaient retenus dans les docks, par un temps d'orage quelquefois, au milieu d'une foule de gens, pour y déclarer le montant d'argent qu'elles portaient sur elles. La chose était des plus désagréables; bien des protestations ont été faites, et la conséquence a été que nombre de personnes se sont abstenues de voyager par les lignes où elles étaient soumises à un pareil traitement. De fait, je crois qu'il en a été question ici même à la dernière session au sujet de certains personnages fort distingués qui de Mexico seraient passés aux Etats-Unis l'année dernière, ou

l'année d'avant, comme aussi du Canada à Buffalo. Ces personnes s'étaient vues, elles aussi, arrêtées de cette manière, et, pour certaines d'entre elles, effectivement éconduites. Tout cela parce qu'elles n'avaient pas sur elles la somme requise en monnaie du pays. Ces personnes n'étaient pas le moins du monde des immigrants, mais des voyageurs à l'aise, venus simplement pour une courte visite dans le pays. Si le moindre danger existait ici d'immigrants cherchant à se faire passer pour des touristes, je comprendrais l'utilité de cet amendement; mais, jusqu'à constatation d'un mal à éviter, je ne vois pas l'à-propos d'une pareille restriction. L'honorable ministre a dit que chaque membre du Parlement avait sa part de responsabilité dans ces mesures restrictives, et c'est ce qui m'autorise à dire, au nom des Provinces maritimes qu'elles vont cruellement souffrir du fait que l'on détourne ainsi les touristes américains de venir dans ce pays. Supposons le cas de quelque agent plein de zèle posté là au moment où un vapeur arrive d'un port des Etats-Unis: il pourra se croire obligé de retenir tous les passagers, même les dames voyageant avec leurs enfants et non accompagnées de leur mari. On devine aisément combien il est gênant et irritant pour une femme d'avoir à montrer ce qu'elle a d'argent en sa possession Règle générale, une voyageuse est fort inquiète de son argent; elle craint de le perdre ou de se le faire enlever, elle ne met en conséquence dans ses poches que tout juste ce qu'il lui faut pour les besoins du moment. Pour cette raison, sinon pour d'autres, on ne devrait pas soumettre les femmes à des ennuis de cette nature. Pareille chose est arrivée à de nos gens en visite dans des ports américains. Ils en ont rapporté une impression bien défavorable. Pour ce qui est de notre trafic de touristes en particulier, on comprend facilement le préjudice que va lui causer la mise à exécution d'une semblable mesure. En conséquence, je demande au ministre de bien vouloir reconsidérer la chose et laisser tomber cet amendement.

L'hon. M. OLIVER: Il m'avait paru que le comité ferait bon accueil à cet amendement quand j'en ai expliqué la nature. Il semble assez raisonnable d'obliger les touristes à montrer qu'ils ont sur eux au moins l'argent que l'on exige des simples immigrants comme condition de leur entrée dans le pays. La difficulté à laquelle nous nous butons dans l'administration de cette loi est que, quand un homme se dit touriste, nous ne pouvons guère établir qu'il ne l'est pas, et cette condition de la possession d'une certaine somme d'argent devient illusoire. Je n'ai jamais eu l'idée, en proposant cet amendement, de faire tort en quoi que ce soit au commerce qui résulte de la présence des touristes dans nos ports, non plus que de gêner les touristes de bonne foi; et j'ai voulu simplement prévenir les trucs auxquels on pourrait avoir recours pour éluder la loi. Au demeurant, cette disposition ne dit pas qu'un touriste devra avoir sur lui une certaine somme d'argent. Tout ce qu'elle fait, c'est d'autoriser le Gouverneur en conseil à faire des règlements à cet égard. On ne demande pas que ces règlements tendent à gêner le trafic des touristes. Tout ce que nous demandons, c'est que la chose puisse se faire par un règlement plutôt que par un statut, vu que des règlements peuvent plus aisément se plier aux exigences d'une situation susceptible de varier. Le danger que redoute mon honorable ami n'existe pas. Au reste, nous aurons soin de rédiger nos règlements de façon que les voyageurs ordinaires, y compris les touristes, n'aient pas trop à souffrir de notre intervention.

M. BARKER: Je suis absolument de l'avis de l'honorable député (M. Jameson). Je sais moi-même tout l'ennui que nous causent certains règlements américains faits à peu près dans le même but que le ministre se propose d'atteindre par la présente loi. Il y a une couple d'années deux honnêtes citoyens d'Hamilton s'étaient mis en route pour Buffalo. Arrivés aux chutes Niagara, ils y furent arrêtés par une couple de fonctionnaires ornés d'étoiles à leurs épaules, qui leur demandèrent où ils allaient et s'ils ne se rendaient pas à Buffalo pour y chercher de l'ouvrage. A quoi ils répondirent qu'ils allaient faire visite à des amis à Buffalo, leur intention étant de revenir le soir même. Les agents prirent sur eux de n'en rien croire, et, en présence des voyageurs dont le train était rempli, ils les en firent descendre. On conçoit l'indignation de ces gens-là. Ils auraient pu sans doute porter l'affaire devant quelque fonctionnaire des Etats-Unis, un magistrat de police par exemple, qui peut-être les eût laissés passer. Ils préférèrent s'en revenir chez eux. Ils m'ont parlé de cette affaire, et, à mon tour, j'ai communiqué la chose au Gouvernement, qui en a écrit à Washington.

On ne manqua pas d'exprimer beaucoup de regrets pour ce qui était arrivé, mais tout cela n'avait pas grande valeur pour nos gens. Ces hommes étaient de respectables citoyens, méritant tout autant de considération que monsieur le ministre ou tout autre membre de cette Chambre, et je sais que, si le ministre avait subi un pareil traitement, l'atmosphère s'en serait ressentie à plusieurs arpents à l'entour. Cela passe tout simplement les bornes, et personne, à moins de nécessité impérieuse, ne devrait être exposé à un tel affront. Je me rappelle aussi le cas de deux Anglais

cherchant à passer de Mexico aux Etats-Unis, mais qui se sont vus arrêtés et obligés de s'en retourner parce qu'il n'avaient pas de quoi satisfaire un agent de l'administration. Si maintenant le ministre (M. Oliver) peut nous indiquer quelque exemple où des immigrants seraient entrés dans le pays en se donnant pour des touristes, la chose, à coup sûr, mériterait d'être prise en considération, mais je doute qu'il puisse rapporter un seul cas de cette nature. Une disposition comme celle-ci n'a sa place ni dans nos statuts, ni dans des réglements exposant les visiteurs à des affronts comme ceux que je viens de signaler. Il n'y a pas un mot au sujet des touristes dans la loi telle que d'abord rédigée. Pourquoi venir au dernier moment nous imposer cette disposition qui met touristes et visiteurs dans la pénible obligation de dire s'ils ont de l'argent sur eux et de le montrer. Vous pourriez difficilement exiger davantage de quelqu'un que vous soupçonneriez d'être un filou. Je veux bien que l'on fasse des règlements raisonnables, mais rien de semblable ne devrait trouver place dans une loi, à moins d'une nécessité bien reconnue.

M. SPROULE: Je suppose que cette disposition autorisera à faire des règlements ayant en vue de laisser les touristes entrer dans le pays. Autrement cela pourrait être une source d'injustice.

L'hon. M. OLIVER: C'est pour cela que nous n'en disposons pas dans le statut; un peu d'élasticité est nécessaire dans le règlement de cette question. C'est pourquoi nous demandons à y être autorisés.

M. WRIGHT: Est-ce qu'il a été fait des plaintes au ministre, au sujet de difficultés qui se seraient produites à quelqu'un des principaux endroits par où passent les touristes pour entrer dans le pays—des immigrants se faufilant en se donnant pour des touristes? Il se trouve que je représente un comté où il vient chaque année de nombreux touristes, presque tous des Etats-Unis. Je regretterais de voir se faire quoi que ce soit qui pût être une cause de gêne pour ceux qui recherchent pendant l'été les divertissements que leur procurent nos contrées du Nord. Ces gens seraient cruellement vexés s'ils se voyaient arrêtés à la frontière pour montrer qu'ils ont dans leur gousset une certaine somme d'argent. Bien peu d'immigrants, je suppose, prennent la route de Niagara pour entrer dans le pays. J'espère que, dans l'exécution de ces règlements, les agents du ministère ne prendront pas avec les touristes l'air arrogant qu'on leur connaît.

L'hon. M. OLIVER: Mon honorable ami peut être assuré que rien de ce qu'il redoute n'aura lieu. Les actes arbitraires que l'on reproche à certains agents des Etats-Unis ne doivent pas faire penser qu'il en sera de même de nos agents de ce côté-ci de la ligne. Nous avons une manière quelque peu différente de traiter les affaires. L'œuvre accomplie depuis deux ans tout près par les nôtres, souvent obligés de repousser mainte demande, est bien, je crois, la preuve de la compétence de nos lois donnant à l'administration l'autorité qu'il lui faut pour que, par des règlements appropriés, l'effet désiré soit obtenu. La difficulté en présence de laquelle nous nous trouvons, c'est que, par cette loi, dès qu'un individu se déclare touriste, il a toute liberté d'aller et venir comme il lui plaît au Canada. Ce droit lui étant reconnu par les dispositions mêmes de la loi, droit qu'il n'avait pas auparavant, il est raisonnable, je crois, que nous puissions par quelque règlement veiller à ce qu'il n'ait pas un avantage sur l'immigrant ordinaire.

M. JAMESON: Je ne m'explique pas comment le ministre compte parer aux ennuis et aux froissements à cet égard. De ce que de trop zélés fonctionnaires aux Etats-Unis ont créé des embarras de ce genre, on ne saurait conclure, prétend-il, que le même fait doive se répéter au Canada, car nos fonctionnaires pourraient adopter une toute autre attitude. Sans doute, les fonctionnaires canadiens témoignent plus d'égards aux voyageurs et surtout aux dames que ne le font les fonctionnaires américains; d'autre part, il y a bien du vrai dans cette observation de David Harum, que "la nature humaine affirme tout autant ses droits chez l'un que chez l'autre" et si vous nommez à un poste quelconque un fonctionnaire d'un zèle trop ardent, il sera cause de force froissements et mécontentements, avant que vous ayez réussi à vous en débarrasser. Le ministre affirme que la disposition en question ne figure ici que pour l'autoriser à établir certains règlements. Si on établit des règlements, il faudra bien les appliquer. Il faut se garder d'édicter une loi qui demeure lettre morte. Si pareil abus existe, il importe sans doute que le Parlement légifère de façon à accorder ce pouvoir au ministre. Mais il ne nous a pas encore éclairés sur l'existence de pareil abus; nous ignorons encore s'il vient au pays des immigrants déguisés en touristes. Si pareil fait se présentait, il figure dans le paragraphe 10 de l'article 3, une disposition répondant à cette éventualité et voici ce texte:

10. Toute personne qui entre au Canada en qualité de touriste ou de voyageur ou autre non-immigrant, mais qui cesse de l'être et reste au Canada, doit de suite faire rapport de ce fait au fonctionnaire de l'immigration le plus rapproché et doit se présenter devant un fonctionnaire pour subir l'examen prescrit par la présente loi; et si elle néglige d'agir ainsi, elle est passible d'une amende de cent dollars au plus et est également passible de

la déportation, sur ordonnance d'un conseil d'enquête ou du fonctionnaire agissant en cette qualité.

Cette disposition prévoit donc le cas où un de ces immigrants se rangerait dans la catégorie des touristes et à la faveur de ce titre, pénétrerait au pays.

Voici une autre difficulté: Supposons qu'un individu se présente à un port et dise: "Je suis touriste" et que le fonctionnaire lui dise: "Non, vous êtes immigrant." En pareille éventualité, c'est sans doute à cet individu qu'incomberait la tâche de prouver qu'il est sincèrement touriste. Je dois ajouter, pour l'édification du ministre, qu'en ce qui concerne les touristes venant aux Provinces maritimes, ils réussiraient facilement à prouver qu'ils ne sont pas immigrants; d'autre part, il leur répugnerait d'être détenus par quelque fonctionnaire et d'être obligés peut-être de demeurer quelques heures ou une journée sous la surveillance de ce fonctionnaire, jusqu'à ce qu'ils aient réussi à se mettre en communication avec les leurs. A mon avis, il faut se garder au Canada de créer de pareils obstacles aux relations amicales entre le Canada et les Etats-Unis. Les visiteurs des Provinces maritimes qui se présentent comme touristes viennent des Etats-Unis. S'il s'agissait d'immigrants venant s'établir au Canada, il n'est guère probable qu'ils se présenteraient à un port des Provinces maritimes. C'est l'Ouest, sans doute, qui serait leur pays de destination. En ce qui concerne les gens venant de ports européens et se présentant à un port des Provinces maritimes, que le ministre veuille bien m'en croire, nul voyageur, débarquant d'un steamer et se présentant comme touriste, n'oserait le faire, s'il n'était que simple immigrant. Le personnel du navire saurait parfaitement qu'il s'agit d'un immigrant et non d'un touriste. Voilà pourquoi, à mon avis, le ministère ne devrait pas insister sur l'adoption de cet article.

L'hon. M. OLIVER: De concert avec d'autres collègues, l'honorable député demande que je leur cite des faits prouvant la nécessité de cette disposition. Il n'existe pas de faits, vu que la nécessité de cette prescription ne s'est pas encore affirmée, et elle ne surgira que lorsque la loi en discussion sera entrée en vigueur. Aux termes de la loi actuelle, le touriste est celui qui passe par le Canada, et il pourrait passer en toute liberté, sans être assujéti aux prescriptions d'ordre financier. Mais le bill à l'étude vise à accorder au touriste qui vient visiter le Canada le privilège de venir à titre de non-immigrant, privilège que ne lui confère pas la loi actuelle. Aux termes de la loi et des règlements en vigueur, tout individu, qu'il soit touriste ou immigrant, peut être tenu de justifier de la possession de $25. Or, la loi en discussion vise à exempter le touriste qui visite le Canada des incapacités imposées à l'immigrant; mais tout en l'exemptant de ces incapacités à quelques égards, il n'est que juste que nous nous protégions au moyen de règlements administratifs, relativement aux conditions d'ordre financier.

M. BARKER: Si le ministre, en route pour l'Angleterre, passait par les chutes de Niagara et qu'un fonctionnaire l'arrêtât à cet endroit, afin de voir combien il a d'argent en poche, il ne se possèderait pas de colère et d'indignation.

M. JAMESON: Le ministre voudrait-il bien nous dire pourquoi il insère cette disposition dans la loi à l'étude, tout en refusant d'adopter un amendement proposé hier soir, tendant à empêcher d'entrer au pays précisément cette catégorie d'immigrants? C'est-à-dire ceux qui cherchent à renverser par la force ou la violence le gouvernement de la Grande-Bretagne ou celui du Canada ou de toute autre partie de l'empire britannique.

L'hon. M. OLIVER: La raison est celle-là même que j'ai donnée hier soir: c'est qu'il est impossible, le plus souvent, de régler, au port même d'entrée, la question de savoir si celui qui demande son admission au Canada appartient oui ou non à la catégorie en question. Ce n'est que par la preuve obtenue qu'il devient possible de décider la question et on ne peut obtenir cette preuve que lorsque l'individu en question est venu au Canada, et alors, après que les faits ont été établis, nous pouvons prendre certaine initiative. Bien que cette disposition figure dans le statut des Etats-Unis, elle n'y est nullement effective; elle ne réussit pas à protéger les Etats-Unis et à en éloigner cette catégorie d'individus; aussi, à mon sens, est-il inutile de surcharger le statut d'une disposition qui évidemment n'est d'aucune valeur.

M. BARKER: Alors, de l'avis du ministre, une loi adoptée par le Parlement est susceptible d'être prouvée; et bien qu'il sache qu'un individu entre dans la catégorie en question et mérite d'être expulsé du pays, il le laisse tout de même entrer au pays.

M. JAMESON: Hier soir, le ministre nous a dit que bien que cette disposition tendant à exclure les anarchistes et ceux qui cherchent à renverser le gouvernement des Etats-Unis figure dans le code des lois des Etats-Unis, cela n'empêche nullement l'entrée au pays de ces individus inadmissibles. J'ai étudié la question et je vois que cette prescription législative a été adoptée aux Etats-Unis en 1903, il est possible qu'elle l'ait été auparavant, mais en autant que j'aie pu le constater, c'est cette année-

là que, pour la première fois, la prescription en question fut incorporée au statut.

Aux Etats-Unis, on a acquis, en matière d'immigration, une expérience bien supérieure à la nôtre et si nous négligeons de profiter des fautes qu'on y a commises, au début de cette immigration, c'est sur nous que retombe le blâme. On y constata, à un certain moment, qu'il s'introduisait au pays une catégorie d'immigrants inadmissibles et on inscrivit au statut un règlement fermant les portes du pays à cette mauvaise classe d'immigrants. Le ministre affirme que la loi en question n'a pas réussi à exclure ces individus. Je souscris à son assertion dans une certaine mesure et, j'en conviens, il ne serait pas toujours possible de prouver que tel individu est un anarchiste; seulement, j'affirme qu'un individu peut être un anarchiste notoire et il peut venir demeurer au Canada, sans qu'il soit possible de l'en exclure. Il aura le droit d'entrer au pays, et une fois que cet immigrant y est entré, voilà que le ministre s'autorisant de l'article 41, met en mouvement le mécanisme de la loi; une enquête a lieu, un comité d'experts étudient les faits et ordre est donné d'expulser du pays et de rapatrier cet individu inacceptable. Cela revient à fermer la porte de l'écurie, une fois qu'on a volé le cheval, et ce n'est pas là profiter des erreurs commises aux Etats-Unis. Il y a plusieurs catégories de gens inadmissibles que le ministre veut exclure; mais il n'est pas toujours facile de prouver que les immigrants rentrent dans les catégories mentionnées, comme par exemple, les personnes affligées d'une maladie repoussante ou d'une maladie dangereuse pour la santé publique ou des personnes condamnées pour quelque crime impliquant turpitude morale.

Ces dispositions figurent dans la loi, mais le ministre ne dit pas que nous pouvons prouver que les immigrants rentrent dans ces catégories. Laisser la loi dans un tel état qu'il soit impossible de refuser l'admission à un anarchiste notoire, bien que nous ayons à notre disposition le moyen de l'expulser du pays et de le rapatrier plus tard, c'est aller contre les principes les plus élémentaires de la raison et du sens commun.

L'hon. M. OLIVER: Je ne saurais me ranger à cet avis. Quand il s'agit de porter atteinte au droit d'exprimer publiquement son opinion, atteinte portée à la liberté individuelle, il ne faut prendre initiative que lorsque nous sommes en mesure de bien établir les faits. A mon avis, il ne serait ni juste ni raisonnable de déclarer qu'un individu rentre dans une de ces catégories, à moins d'être en mesure de savoir et de prouver la chose, et la plupart du temps, il n'est possible de le faire, que lorsque cet individu entre au pays.

M. JAMESON

Sur l'article 42 (expulsion du chef de famille).

M. JAMESON: Le paragraphe 5 porte que, lorsqu'il est donné ordre d'expulser le chef d'une famille, on peut aussi rapatrier tous les membres de sa famille qui sont à sa charge. Si l'intention est que tous les membres de la famille soient rapatriés avec le chef de la famille, il me semble que ce serait là une mesure fort rigoureuse et fort draconienne. Il pourrait fort bien se faire que si on laissait les autres membres de la famille demeurer au pays, ils pourraient subvenir à leurs propres besoins. Je n'ai guère étudié cet article; mais il me semble qu'il existe un peu de confusion dans cette phrase et la suivante, dans le même article.

L'hon. M. OLIVER: L'intention, ainsi qu'elle est exprimée ici, c'est que si le chef de la famille est expulsé du pays, ceux qui sont à sa charge partent avec lui. Le texte ne porte pas qu'ils seront expulsés, mais qu'ils peuvent l'être. L'autre phrase statue sur le fait du chef de la famille qui a négligé de subvenir à l'entretien d'un membre de cette famille, dépendant du chef de la famille.

Nous considérons qu'un tel individu est un citoyen peu acceptable et nous décidons que s'il demande à être déporté, le chef de famille dont il dépend doit partir avec lui.

M. WRIGHT: Si le ministre veut me permettre de parler de l'article 39, il me semble qu'on devrait le supprimer complètement. L'article dispose que si un immigrant vient d'un pays étranger en passant par un autre pays étranger—disons un immigrant qui vient de l'Italie en passant par les Etats-Unis pour entrer au Canada—le ministre peut forcer la compagnie qui a transporté cet émigrant d'Italie à New-York à le déporter du Canada. Certainement, le ministre n'aura aucune autorité sur les compagnies de transport qui amènent des émigrants d'un pays étranger dans un autre pays étranger. Par conséquent, je crois qu'il vaudrait mieux supprimer complètement cet article.

L'hon. M. OLIVER: Il est vrai que si une compagnie n'a aucun rapport avec le Canada, il n'y a rien à faire, mais le but de l'article est de forcer une compagnie à reconduire l'émigrant si elle a des rapports avec le Canada.

M. WRIGHT: Le ministre connaît-il un cas auquel cet article pourrait s'appliquer?

L'hon. M. OLIVER: Oui, beaucoup de cas. Comme l'a dit mon honorable ami, bien que cet article ne puisse pas s'appliquer dans plusieurs cas, il en existe pourtant auxquels il se rapporte et il est très désirable, à notre point de vue, que nous ayons cette disposition dans la loi.

Sur l'article 43 (détention de certains prisonniers pour la déportation).

M. U. WILSON: Le ministre insiste-t-il d'une façon particulière sur la limite de trois ans? Je constate que le docteur C. K. Clark qui dirige l'hospice des fous de Toronto a conseillé quatre ans, de façon à ce que l'on puisse faire une enquête plus complète et à rendre la disposition plus efficace.

L'hon. M. OLIVER: Actuellement, la limite est fixée à deux ans. Nous désirons la porter à trois ans pour différentes raisons, mais en partie parce que c'est la limite adoptée aux Etats-Unis, et, il convient pour les échanges d'individus peu acceptables que nos règlements soient les mêmes, quand c'est possible et convenable. Je préférerais de beaucoup que la limite pût rester telle qu'elle est dans la loi actuelle. La prolongation que nous autorisons est une amélioration au point de vue de mon honorable ami.

M. U. WILSON: Je crois, d'après la lecture du rapport américain, que les fonctionnaires des Etats-Unis, ne sont pas satisfaits de la durée de trois ans et qu'ils voudraient l'augmenter. Je ne vois pas pourquoi il y aurait une limite fixée pour nous débarrasser d'individus peu recommandables.

Il y a à Montréal un hospice de fous où 39 p. 100 des pensionnaires sont d'origine étrangère, et dans l'hospice des fous de Toronto, au cours des années 1906, 1907 et 1908, sur 424 pensionnaires, 210 étaient d'origine étrangère. Si la limite était plus longue, un grand nombre de ces individus pourraient être déportés et je crois que nous devrions avoir le droit de déporter les sujets non admissibles à une époque quelconque.

L'hon. M. OLIVER: Nous avons établi ailleurs dans la loi que le domicile canadien s'acquerrait par un séjour de trois ans. Je crois qu'il est raisonnable que si une personne vit dans un pays pendant quelque temps, on doit lui reconnaître certains droits.

Sur l'article 45:

Toute personne dont la déportation est ordonnée sous le régime de la présente loi, qui est venue au Canada à bord d'un navire, doit être ramenée sans frais par la même compagnie de transport qui l'a amenée au Canada, de l'endroit en Canada où elle est détenue en attendant sa déportation jusqu'au port d'embarquement d'où elle est venue en Canada et cela dans les mêmes conditions de transport qu'elle a été amenée au Canada; et également, toute pareille personne amenée en Canada par un convoi de chemin de fer ou autre moyen de transport doit, subordonnément aux règlements établis sous l'empire des articles 31 et 32 de la présente loi être ramenée sans frais par la compagnie de transport qui l'a amenée au Canada, de l'endroit au Canada où elle a été refusée ou du lieu où elle est détenue en attendant sa déportation, jusqu'à l'endroit d'où cette compagnie l'a amenée ou jusqu'au pays dont elle est citoyen.

L'hon. M. OLIVER: Le but visé est que la compagnie qui a amené un individu peu acceptable doit le ramener sans frais, tant pour l'individu lui-même que pour le Gouvernement. L'article exige qu'une compagnie de navigation prenne cet individu à l'endroit du Canada où il peut être détenu et le conduise au port sur l'océan où il a été débarqué et ensuite le transporte jusqu'au port où il s'est embarqué pour la première fois. Les compagnies de navigation font des objections à cet article. Elles disent qu'elles consentent bien à prendre l'individu déporté et à le ramener au port où elles l'ont embarqué mais que la compagnie de chemin de fer qui l'a transporté à l'endroit où il est détenu devrait le ramener à ce port. En conformité de cette réclamation, je propose que l'article 45 soit modifié en effaçant tous les mots après "le" dans la cinquième ligne jusqu'au mot "Canada" dans la huitième ligne et qu'on les remplace par les suivants: La compagnie ou les compagnies de chemins de fer qui l'ont amené dans la localité au Canada où il est détenu en attendant sa déportation au port de l'océan où il a été débarqué ou au port d'hiver qui est disponible à une distance la plus rapprochée, comme la commission d'enquête peut le demander et de là il sera transporté sans frais au port d'embarquement d'où il est venu et de telle façon, relativement au passage et dans telle condition qui pourront être indiquées par le fonctionnaire de service.

M. JAMESON: Il sera très difficile d'établir quelle compagnie de chemin de fer a transporté cette personne depuis le port d'embarquement. Quand un immigrant débarque sur le quai, on a un dossier qui le concerne et on sait par quel navire il est arrivé. Mais une fois qu'il est lâché, il est libre de choisir pour quitter le port, le chemin de fer qui lui plaît.

L'hon. M. OLIVER: L'observation est juste. Je comprends la difficulté, mais d'un autre côté les compagnies de navigation soutiennent qu'on ne peut pas exiger d'elles qu'elles payent la dépense du transport intérieur dont elles ne sont pas responsables et sur lequel elles n'ont prélevé aucun bénéfice. Je ne veux pas qu'aucun intérêt soit maltraité dans notre pays et j'ai proposé cet amendement pour tenir compte de la prétention établie par les compagnies de navigation, bien qu'il y ait la difficulté dont parle mon honorable ami.

M. JAMESON: Je tiens à dire que j'approuve l'article tel qu'il est. Une compa-

gnie de navigation qui a le droit d'inspecter ces individus et de faire un choix parmi eux, devrait en prendre la responsabilité. Il est injuste pour une compagnie de chemin de fer qui accepte un voyageur en parfaite bonne foi, d'être obligée de payer les dépenses de son retour. Cet individu est libre d'aller et de venir comme tout le monde et la compagnie de chemin de fer qui n'est pas obligée de le faire inspecter, doit le ramener à l'endroit où la compagnie de navigation doit le reprendre. C'est l'obligation des compagnies de navigation de voir à ce que les immigrants qu'elles transportent soient de bonne qualité. Elles font un bénéfice important avec ce genre d'opération et si ce qu'on dit est vrai, si les dispositions sévères de ce bill sont nécessaires, ces compagnies ne sont pas très particulières dans leurs choix. Si elles transportent dans notre pays des personnes peu acceptables elles doivent en supporter les frais.

L'hon. M. OLIVER: Il y a beaucoup de vrai dans ce que dit mon honorable ami. Si je pouvais retirer actuellement mon amendement je voudrais en proposer un autre dont la rédaction rendrait l'article plus applicable et nous pourrions avoir l'occasion de discuter l'amendement que je demande à retirer, avant que le bill n'ait passé par l'examen du comité. Je tiens à me rendre compte complètement des intérêts qui sont en jeu. Mais j'admets parfaitement la valeur des arguments présentés par mon honorable ami. Je demande donc la permission de retirer la motion et de proposer que les mots " le même " soient rayés et que le mot " tel " soit substitué, puis que les mots "par laquelle il a été amené au Canada" soient rayés et "comme il peut l'être ordonné par le fonctionnaire de service" leur soient substitués. Tel que le bill est imprimé, la déportation doit se faire dans la même condition que le voyage fait à l'aller par l'immigrant. Quelquefois ce n'est pas désirable. Aussi, au lieu de rendre obligatoire pour la compagnie de navigation le transport de la personne dans la même classe que celle par laquelle est est venue, la question est laissée à la discrétion du directeur de l'immigration.

M. JAMESON: Cet amendement est préférable à celui que le ministre avait proposé, mais c'est peut-être un peu raide pour celui qui est déporté.

L'hon. M. OLIVER: Quelquefois une personne qui est venue en première classe a eu des malheurs et il n'est pas convenable qu'elle soit transportée en première classe pour son retour. Je crois qu'il est bon de laisser la question à la discrétion du directeur.

(Les amendements sont adoptés.)

M. JAMESON.

L'hon. M. OLIVER: Je voudrais que l'article modifié restât ainsi jusqu'à la fin de l'examen du bill pour que nous puissions l'étudier davantage.

Sur l'article 48 (pénalité pour la compagnie de transport qui laisse échapper quelqu'un dont la déportation a été ordonnée; avertir de l'évasion le fonctionnaire d'immigration).

M. JAMESON: Faute d'avertir, la compagnie est passible d'une pénalité qui n'est pas supérieure à $20, mais qui est d'au moins $10 pour chaque contravention. Mais pour négligence ou pour connivence permettant l'évasion, la pénalité est d'au plus $500 et d'au moins $50. Devrait-il y avoir cette différence dans la pénalité pour une contravention qui est à peu près la même.

L'hon. M. OLIVER: Ce ne sont pas les mêmes contraventions. L'une est une négligence qui a permis l'évasion et l'autre est une négligence dans l'avertissement.

M. JAMESON: Mais la personne qui laisse évader un déporté manquera probablement de donner avis de l'évasion. Il me semble qu'il serait préférable d'augmenter la pénalité.

L'hon. M. OLIVER: La personne qui est coupable de négligence, en permettant l'évasion et en n'avertissant pas, est coupable de deux contraventions et elle est punissable des deux pénalités.

M. JAMESON: Mais pour imposer l'amende la plus forte il serait nécessaire de prouver les deux contraventions et ce n'est pas prévu dans l'article.

L'hon. M. OLIVER: La personne qui a connaissance de l'évasion peut bien ne pas être celle qui en est responsable. La personne qui en est responsable est punissable de la plus forte amende, tandis que la personne qui en a connaissance sans être responsable et qui ne fait pas de rapport, est punissable de la plus petite amende.

M. JAMESON: Le ministre a-t-il décidé quelle sera la forme de cette déclaration, c'est-à-dire la déclaration qui devra être présentée contiendra-t-elle le nom et la description de tous les passagers ou y aura-t-il plusieurs déclarations? Aux Etats-Unis, ces déclarations sont disposées de manière à ne pas contenir plus de trente noms, et cela permet d'inscrire les passagers par classes. Comment le ministre se propose-t-il de faire exécuter cet article.

L'hon. M. OLIVER: Les dispositions de cet article se trouvent déjà, en grande partie, dans la loi actuelle. Je ne suis pas très au courant des formules de déclarations, mais il y en a une qui réunit toutes les conditions exigées par cet article.

Sur l'article 51 (déclaration des passagers en partance du Canada).

L'hon. M. OLIVER: Les compagnies de navigation objectent à cet article que la déclaration n'est pas complète tant que le navire n'est pas parti et qu'en exigeant de la remettre au fonctionnaire d'immigration avant le départ, on retarderait inutilement le départ. Notre but est uniquement de ne pas perdre la trace de ceux qui quittent le pays, afin de pouvoir constater leur identité au retour et il suffit pour cela que la déclaration soit produite au voyage de retour. Dans ce but, je propose que les mots "avant de recevoir son congé", dans le 1er paragraphe soient retranchés et remplacés par les mots "au voyage de retour dudit navire au Canada".

M. JAMESON: Cette disposition s'applique-t-elle aux navires qui font le service entre les ports des Provinces maritimes et ceux des Etats-Unis, ou uniquement aux transatlantiques?

L'hon. M. OLIVER: L'article tel que redigé semblerait s'appliquer à tous, mais ce n'est pas notre intention. L'article vise surtout le trafic du Pacifique. On éprouve de grandes difficultés à constater l'identité des passagers asiatiques qui réclament l'admission à titre de passagers de retour. Nous voulons avoir une description et une identification des asiatiques en partance afin de pouvoir mieux surveiller l'arrivée. C'est surtout en vue de ce trafic que nous avons inséré cette disposition.

M. JAMESON: Le ministre ne croit-il pas que cette disposition s'apliquerait également aux navires de l'Atlantique?

Bien que ce ne soit peut-être pas le moment, je tiens à faire certaines remarques concernant le trafic des voyageurs entre les ports des Provinces maritimes et ceux des Etats-Unis.

Ces navires sont tellement surchargés que la vie des passagers n'est pas en sûreté, et un de ces jours on aura à enregistrer un accident accompagné de nombreuses pertes de vie. Je crois que ces navires sont tenus d'obtenir un certificat qui limite le nombre des passagers qu'ils peuvent recevoir, mais le capitaine ne fait aucune déclaration et le lendemain du départ on apprend par les journaux que tel ou tel navire est parti de tel port canadien pour un autre port américain avec 500 boîtes de homards et 600 passagers. Je suis informé que lorsqu'un navire a à peu près le nombre de passagers qu'il est autorisé à prendre, on n'en compte plus qu'un sur cinq. De cette manière le navire est surchargé au grand inconvénient des passagers, sans compter que leur vie est mise en danger.

La question relève peut-être du département de la Marine, mais quoi qu'il en soit, ceux que la chose regarde devraient voir à ce qu'un navire ne prenne pas plus de passagers que son certificat ne lui en permet. Actuellement les officiers de ces navires se moquent de la loi; le public voyageur est mécontent et redoute toujours un accident possible.

Sur l'article 51 (déclaration des passagers en partance du Canada. Exception pour les navires entre le Canada, Terre-Neuve et les Etats-Unis).

M. JAMESON: Les dispositions de cet article pourraient peut-être être invoquées pour faire disparaître les griefs que je viens de signaler, mais je n'ai aucun doute que ces compagnies demanderont et obtiendront des exemptions qui leur permettront de continuer à exposer la vie des passagers. Je demande au ministre de réserver cet article pour étudier davantage la question et prendre les moyens de protéger la vie de ceux qui voyagent sur ces navires.

L'hon. M. OLIVER: Le présent bill concerne l'immigration et non la navigation. Naturellement, les deux questions se trouvent quelquefois intimement mêlées l'une à l'autre. C'est parce que le trafic entre les Provinces maritimes et les états de la Nouvelle Angleterre n'est pas un trafic d'immigration que ces navires sont expressément exemptés des dispositions d'un article qui, comme je l'ai expliqué, vise plus particulièrement le trafic asiatique. L'état de choses dont se plaint mon honorable ami relève du département de la Marine, et c'est là qu'il devra demander le remède et non dans un bill concernant l'immigration.

Sur l'article 59—(nombre proportionnel des passagers sur les ponts).

M. JAMESON: Inspecte-t-on, aujourd'hui, les navires qui arrivent aux ports canadiens pour s'assurer des accommodements qu'ils fournissent aux immigrants? Il n'y a pas très longtemps que le bruit courrait aux Etats-Unis que tout n'était pas de premier ordre sur ces steamships, et une dame qui représentait une société de protection ou un journal, a fait le voyage de l'Atlantique dans ces compartiments. Elle a rapporté que l'état de choses qui existait dans ces entreponts était tout à fait révoltant et que, en dépit même du fait que la législation qui devait protéger les passagers d'entrepont aurait dû être observée depuis des années, on paquetait dans ces entreponts les passagers comme s'il s'était agi de troupeaux; que la propreté s'y trouvait presque ignorée; que la ventilation était défectueuse, enfin que tout ce qui se rapportait à l'entretien de ces passagers-là se trouvait dans un état dégradant. Fait-

on une inspection sévère des steamships qui arrivent aux ports canadiens pour assurer la protection des immigrants? Je n'entends pas parler d'un examen superficiel ou occasionnel qu'on pourrait faire après que le navire a été nettoyé de haut en bas, mais d'un examen fait par des fonctionnaires du département sur l'état de choses qui a prévalu au cours d'un voyage transocéanique fait en entrepont. N'incombe-t-il pas au département de voir à ce que tout le confort et que toute la protection dont il est question dans cette loi s'étende également aux passagers d'entrepont?

L'hon. M. OLIVER: Nos agents à Liverpool, à Londres et à Glasgow ont reçu instruction d'inspecter chaque navire à bord duquel prennent passage les immigrants et de faire rapport de la condition de ce vaisseau. Au cours des voyages transatlantiques que j'ai faits moi-même, j'ai profité de l'occasion pour m'assurer *de visu* des commodités de l'entrepont, et j'ai constaté qu'elles étaient excellentes. Notre but, c'est de fournir tous les avantages possibles sous ce rapport, et la preuve en est l'amélioration qui s'est produite à bord de ces navires au cours des dernières années; bien que les navires plus anciens n'offrent pas tous les avantages désirables sous ce rapport, le passager le plus exigeant ne saurait se plaindre des commodités qu'on lui fournit en retour du prix qu'on exige. C'est là, réellement, un progrès vers la civilisation.

M. JAMESON: Je puis comprendre que lorsque l'honorable ministre s'embarque à bord d'un de ces navires, les officiers s'efforcent de tout présenter sous le jour le plus favorable. Mais de ce que l'honorable ministre a constaté que tout était de premier ordre, je n'en suis pas plus porté à croire que dans d'autres circonstances les immigrants ne soient traités d'une façon peu désirable.

Je conseillerais à l'honorable ministre de charger une personne digne de confiance, de faire, aujourd'hui, un voyage aller et retour en entrepont sur l'Atlantique, sans que les compagnies de navigation n'en sachent rien; de cette façon le voyageur pourra faire l'expérience de l'état de choses qui prévaut à bord de ces navires. Ce serait là un moyen pratique de constater si les compagnies de navigation océanique observent ou non la loi. De temps à autre les immigrants se sont plaints de ce que les commodités qu'on leur offrait ne fussent pas celles dont ils espéraient jouir lorsqu'ils avaient acheté leurs billets. Je connais des cas de ce genre et j'ose dire qu'il en est ainsi de toute la députation sous ce rapport. Il va sans dire que ces plaintes n'ont pas toujours été bien fondées, mais le Canada s'occupe beaucoup de cette question et il me semble simplement juste que l'honorable ministre, s'il le peut, tente un effort, soit par lui-même, soit par une personne en qui il a confiance et qui est inconnue des compagnies transocéaniques, pour s'assurer quelles sont les conditions qui prévalent actuellement dans les circonstances ordinaires.

M. CARVELL: L'honorable député de Digby a, évidemment, étudié beaucoup cette question, si j'en juge par le temps qu'il a consacré depuis ces trois ou quatre derniers jours à la discuter. Mais j'aimerais lui demander d'indiquer, comme résultat de l'examen minutieux qu'il a fait, comment l'honorable ministre doit exercer la haute main sur une compagnie de navires transocéaniques dont le siège principal des affaires se trouve à Londres ou à Berlin et qui conclut une convention pour transporter au Canada plusieurs centaines de personnes. Ces gens-là paient de leurs deniers; ils peuvent choisir la ligne qui leur convient. L'honorable député peut-il nous dire comment l'honorable ministre de l'Intérieur ou ses fonctionnaires peuvent mener à leur gré une compagnie semblable?

M. JAMESON: Le comité étudie maintenant l'article 59 qui prescrit en quel état devront se trouver ces navires. Si le Gouvernement du Canada, ou si l'honorable ministre n'a aucune autorité en cette question, et si aucune loi de ce Parlement qui s'y rapporte ne peut être appliquée, pourquoi l'honorable ministre inscrit-il cette disposition dans son projet de loi?

M. CARVELL: L'honorable ministre peut établir des règlements et se servir d'inspecteurs, et le département peut s'adresser à l'une ou à l'autre des compagnies intéressées pour lui dire: A moins que vous n'observiez certaines règles que nous établissons, nous emploierons notre influence pour faire passer par une autre ligne le prochain groupe d'immigrants qui prendront la route du Canada; mais j'aimerais savoir comment l'honorable ministre peut exercer sa juridiction dans le cas d'une convention avec une compagnie qui se trouve sous un contrôle étranger, soit en Grande-Bretagne, soit en Allemagne.

M. JAMESON: Je crois que la question qui semble si difficile à l'honorable député quant à sa solution lui paraîtra claire s'il veut lire un peu soigneusement cette disposition du projet de loi. A l'instar de tous les membres de la députation, il sait que s'il existe un mal, que si, en réalité, ces compagnies de transport ne fournissent pas les commodités requises et que si ce fait n'est pas connu, cet état de choses se continuera sans interruption aucune. Mais si le fait devient public, si les journaux s'en emparent, ainsi qu'ils le feront, et si

l'honorable ministre envoie l'un de ses fonctionnaires faire l'inspection de l'état de choses qui se produit au cours du voyage et lui rapporte les faits réels, je n'ai aucun doute que grâce aux amendes décrétées par ce projet de loi, grâce à la publicité qu'on donnera à cette dernière, cette compagnie de navigation fera disparaître ce dont on se plaint.

M. CARVELL: Mais s'il en est autrement, qu'arrivera-t-il?

M. JAMESON: Dans ce cas ces compagnies ne jouiront plus de la confiance du public, et elles ne recevront qu'un trafic infime, en réalité. Mon honorable ami sait que lorsqu'il existe des lignes qui se font concurrence—telles que les lignes transatlantiques d'aujourd'hui—si une ligne est reconnue comme ne donnant pas un service satisfaisant, service que fournit une autre ligne, son mal se guérira lui-même et les amendes compléteront la cure.

M. CARVELL: C'est précisément ce que je pensais. L'honorable député reconnaît que l'honorable ministre n'a aucune autorité sur ces compagnies. Il croit que la publicité guérira le mal. Je ne suis intervenu que pour démontrer que l'honorable député a consacré beaucoup de temps, et cela inutilement. J'aimerais que la Chambre expédiât de la besogne ce soir.

M. EDWARDS: Je voudrais demander à l'honorable ministre, s'il partage l'opinion de l'honorable député qui siège à son côté, lorsque cet honorable député dit que le ministre n'a aucunement la haute main sur ces compagnies.

L'hon. M. OLIVER: Quand cette question fut soulevée d'abord, j'ai dit que nous avions fait l'inspection de ces navires qui ont transporté les immigrants au port même d'embarquement, et que nous nous étions efforcés d'améliorer la condition de ces immigrants. C'est là ce que nous avons fait constamment depuis plusieurs années et nous croyons avoir obtenu des résultats avantageux. Autant que je le sache, les conditions qui prévalent à bord des navires tout récemment construits sont, certes, préférables à celles qui existaient, il y a quelques années.

M. EDWARDS: Si les compagnies de transport transocéaniques ne veulent pas obéir à ces règlements, quelle sera l'attitude de l'honorable ministre?

L'hon. M. OLIVER: Cela est prévu dans ce projet de loi. Nous avons l'intention d'imposer des amendes.

M. EDWARDS: L'honorable député qui se trouve à la droite de l'honorable ministre dit que ce dernier n'a aucune autorité en cela.

L'hon. M. OLIVER: Je ne puis répondre à cette question parce que, autant que je le sache, nous n'avons pas voulu appliquer ces restrictions, exiger ces amendes. J'ignore donc, si, sous ce rapport, notre loi est ou non défectueuse.

M. U. WILSON: Et si un cas semblable se produisait, l'honorable ministre n'essaierait-il pas à faire appliquer la loi?

L'hon. M. OLIVER: Certainement.

M. U. WILSON: Donc, l'honorable ministre croit avoir ce pouvoir?

L'hon. M. OLIVER: Nous estimons avoir ce pouvoir. Cette disposition est un legs qui date de temps immémorial dans nos statuts. Elle fut adoptée dans la loi relative à l'immigration maintenant en vigueur et on la retrouve dans ce projet de loi simplement parce qu'elle faisait partie de l'ancien statut.

M. U. WILSON: Je ne crois pas qu'une compagnie essaie de se dérober, si l'honorable ministre lui dit que si elle en agit autrement, il appliquera la loi. Ces compagnies désirent ardemment poursuivre leurs affaires et elles n'ignorent pas que, si elles interviennent dans la mise en vigueur de la loi relative à l'immigration, elles s'exposent à des difficultés sérieuses.

L'hon. M. OLIVER: Nous avons, outre la lettre du statut, beaucoup de moyens qui nous permettraient de remédier à cet état de choses, mais jusqu'où iront les dispositions de ce statut, je ne suis pas prêt à le dire d'une façon précise.

Sur l'article 75 (les fonctionnaires devront porter un uniforme quand ils seront en fonctions).

M. JAMESON: Cette disposition diffère-t-elle de celle qu'on trouve dans la loi actuelle?

L'hon. M. OLIVER: Non, pas plus que celle contenue à l'article 74 qui pourvoit aux uniformes que devront porter les fonctionnaires chargés de l'immigration.

M. JAMESON: Ces uniformes seront-ils fournis par le ministère ou par les fonctionnaires? L'honorable ministre pourrait-il nous donner une idée de l'apparence de ces uniformes?

L'hon. M. OLIVER: Ces dispositions ne sont pas encore en vigueur.

M. U. WILSON: Si je ne me trompe, ça été la coutume depuis des années, pour le ministère de l'Immigration de fournir des uniformes à ses fonctionnaires. C'est ce que l'on a fait, sur une très grande échelle, à Halifax, à Québec et à d'autres endroits. Ces fonctionnaires ont reçu jusqu'à deux ou trois habillements par année. Je me

rappelle m'être donné le mal il y a quelque temps, de m'enquérir de cette question. L'honorable ministre devrait pouvoir déclarer immédiatement s'il se propose ou non de fournir ces uniformes.

L'hon. M. OLIVER: Je n'ai pas dit que nous ne les fournirions pas, mais j'ai fait observer que la loi ne contenait aucune disposition à cet effet. Nous croyons qu'il vaut mieux stipuler en ce sens et pourvoir à ce que le fonctionnaire soit requis d'acquitter un tiers de ce coût, et nous croyons en être arrivés à une entente qui aura pour effet de mettre fin à toute extravagance quant à ces uniformes.

Chacun s'accorde à reconnaître, je crois, qu'il convient que ces fonctionnaires portent l'uniforme afin que le public sache qui ils sont et quelles sont leurs attributions.

M. U. WILSON: Le ministre a dit, ce me semble, qu'il ne sait s'il fournira lui-même les uniformes ou si l'on se propose de les fournir aux fonctionnaires.

L'hon. M. OLIVER: Ce que j'ai voulu dire à ce propos, c'est que j'ignorais si nous fournirions les uniformes ou si les fonctionnaires les commanderaient eux-mêmes. Mais la question de paiement se trouvera régie par l'article 74—c'est-à-dire que le tiers du prix de revient sera exigé des fonctionnaires.

M. WRIGHT: Le ministre pourrait peut-être nous dire quel est l'usage à propos de la fourniture des uniformes; les fonctionnaires n'ont-ils qu'à se présenter chez un tailleur quelconque et à lui payer le prix qu'il demande?

L'hon. M. OLIVER: Je ne saurais donner là-dessus de réponse précise. Je pourrais m'expliquer plus clairement s'il s'agissait du budget de l'immigration, et que j'eusse à mes côtés des fonctionnaires du département. Je crois qu'à l'heure actuelle on commande les uniformes là où on en a besoin—c'est-à-dire que les uniformes des fonctionnaires d'Halifax se commandent à Halifax, et ainsi de suite. Je ne crois pas que la fourniture des uniformes soit l'objet d'une seule entreprise.

M. U. WILSON: Jusqu'à présent, le coût en a varié selon les endroits.

M. EDWARDS: Pourquoi prescrit-on que le tiers du prix de revient sera exigé des fonctionnaires? Dans les pénitenciers, par exemple, les gardes sont-ils tenus de payer le tiers du prix de leurs uniformes? Pourquoi n'y a-t-il pas d'uniformité à ce sujet?

L'hon. M. OLIVER: Nous voulons que l'uniformité règne dans le département. Si nous exigeons du fonctionnaire qu'il solde une partie du prix de revient, c'est dans le but de l'empêcher de demander un trop grand nombre d'uniformes. C'est peut-être une innovation que nous introduisons par là dans le service administratif, mais elle nous paraît motivée et nous demandons au comité de l'approuver.

M. EDWARDS: Si le principe est bon dans le cas présent, pourquoi ne l'applique-t-on pas à d'autres branches du service?

L'hon. M. OLIVER: Il existe une certaine différence entre un fonctionnaire de l'immigration et un garde de pénitencier, par exemple.

M. EDWARDS: Un douanier ou un employé de l'accise?

L'hon. M. OLIVER: La différence est moins sensible dans ce cas. J'ignore les dispositions prises par le ministère des Douanes, mais je considère que le comité devrait approuver la mesure que nous nous proposons de prendre à l'égard du service de l'immigration.

M. WRIGHT: Le ministre ne pense-t-il pas qu'il serait préférable de prescrire que le fonctionnaire devra solder la moitié du coût de son uniforme?

L'hon. M. OLIVER: Peut-être; mais je considère que le tiers suffit. Cette prescription marque une amélioration sur l'état de choses qui prévaut actuellement; elle me paraît fondée sur une entente intervenue entre les compagnies de chemins de fer et certains de leurs employés. Je la trouve juste envers l'Etat et pas trop rigoureuse à l'égard de l'employé; elle garantit à l'Etat une certaine somme de protection qui semble avoir sa raison d'être.

M. EDWARDS: Il convient à tous égards que les fonctionnaires du service de l'immigration portent l'uniforme. Mais pourquoi fait-on payer aux employés de ce service le tiers du coût de leurs uniformes tandis qu'on les fait payer en entier aux employés d'autres services? Affirmer un principe dans un cas; c'est, ce me semble, se contredire dans l'autre. Ainsi, de l'avis du Gouvernement, les douaniers doivent porter un uniforme d'une certaine coupe et d'une certaine qualité qu'ils doivent payer de leurs propres deniers; pourquoi n'en serait-il pas de même dans le cas des employés du service de l'immigration? Puisque le Gouvernement détermine la qualité et la coupe des uniformes d'un service quelconque, qu'il en fasse autant à l'égard des autres services.

(Sur les annexes).

M. BICKERDIKE: Si le ministre me le permet, je proposerai la modification de l'article 2. Ceci n'est peut-être pas très régulier, et si quelqu'un se prévaut du règlement, il me sera impossible de proposer mon amendement.

Je me considère donc tenu de proposer la modification du paragraphe j par l'insertion à la suite du mot " transport," en 26e ligne, des mots "non compris les bouviers."

Je fais cette proposition parce que le projet de loi assimile les bouviers aux immigrants. Les compagnies de navigation considèrent que cette disposition est susceptible d'occasionner parfois à leurs navires un retard de dix ou douze heures à Québec. Si le navire ainsi retardé venait à manquer la marée, le retard serait alors de 24 à 48 heures, et cela pour la seule raison qu'il se trouverait par hasard un bouvier à bord de ce navire.

Les compagnies de navigation ont présenté une pétition par quoi elles prient le Gouvernement de ne pas assimiler les bouviers aux immigrants. Les bouviers eux-mêmes prétendent avoir droit aux privilèges dont jouissent les citoyens canadiens et ne veulent pas être classés dans la catégorie des immigrants. La Dominion Live Stock Association a adopté des vœux demandant au Gouvernement de n'entraver le commerce des bestiaux que dans la limite du strict nécessaire.

A moins qu'il n'ait quelque puissante raison d'en agir autrement, le ministre ne manquera pas d'agréer l'amendement que je propose. On ne doit pas être déchu de ses droits de citoyen parce qu'on est bouvier. Telle est cependant l'effet de cette disposition-là. Dans le bill déposé par le ministre, à la dernière session, les bouviers étaient tout particulièrement mentionnés, mais ils ne le sont pas dans le projet de loi actuel. Le ministre tourne habilement la difficulté en insérant le mot "transport". Le commerce des bestiaux est assez important pour mériter l'attention du Gouvernement, et je me plais à espérer que, agréant mon amendement, le ministre voudra bien insérer à la suite du mot "transport", en 26e ligne, les mots "non compris les bouviers."

M. MILLER: Je ne vois aucune raison particulière d'adopter cet amendement.

L'hon. M. OLIVER: L'an dernier, nous avions inséré le mot " bouviers " dans cet article, et mon honorable ami (M. Bickerdike) s'en plaignit amèrement, disant que nous faisions une catégorie spéciale des bouviers. Cette année, nous avons pris soin d'omettre ce mot-là, et je m'étonne que l'honorable député vienne aujourd'hui en demander l'insertion. Ayant accédé à la demande qu'il formulait l'an dernier, il me semble qu'il devrait, en toute justice, permettre que le bill restât en son état actuel, et s'abstenir de ramener sur le tapis la question des bouviers.

Les bouviers, j'en conviens, valent bien d'autres hommes, et le projet de loi les met sur le même pied que les autres passagers. Quand ce sont des Canadiens ou qu'ils sont domiciliés au Canada, ils ont droit de rentrer au pays. L'article d'interprétation renferme une disposition spéciale à l'égard de ceux qui font au Canada un séjour de trois ans et, partant, y ont acquis le domicile. Si quelqu'un se trouve, suivant le véritable esprit et sens de la loi, être un immigrant, je me demande pour quelle raison il ne serait pas considéré comme tel si le hasard veut qu'il soit commis à la garde des bestiaux.

M. BICKERDIKE: Le bill ne classe-t-il pas les bouviers parmi les immigrants à moins qu'ils n'aient séjourné au Canada pendant trois ans?

L'hon. M. OLIVER: Sans doute.

M. BICKERDIKE: C'est à cela que je me suis opposé; cette disposition n'est applicable à personne autre.

L'hon. M. OLIVER: Quiconque n'a pas séjourné au Canada pendant trois ans est considéré comme immigrant. Pourquoi le bouvier ne serait-il pas considéré comme immigrant aussi bien que les autres?

(L'amendement est rejeté.)

Sur les annexes.

M. EDWARDS: Je ne trouve pas dans les annexes de formule du certificat du médecin du bord à l'égard de l'état de santé des immigrants.

L'hon. M. OLIVER: Le cas est prévu à l'article 73.

(Sur l'article 45.)

L'hon. M. OLIVER: Après avoir revu cet article, je considère qu'il y a lieu, dans l'intérêt général, de l'adopter tel que modifié.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Rapport est fait du projet de loi qui est lu la 3e fois et adopté.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A L'INSPECTION DES APPAREILS EN VERRE SERVANT A L'ANALYSE DU LAIT.

La Chambre passe à l'examen, en comité général, d'un projet de résolution ainsi conçu:

Il y a lieu de pourvoir à l'essai, à la marque, à la vente et à l'usage des appareils en verre servant à l'analyse du lait, et d'autoriser le Gouverneur en conseil à établir des règlements à cette fin et à imposer des amendes pour contravention à ces règlements.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Cette résolution se passe d'explication. On se plaint de l'imprécision de ces appareils et de l'absence de tout moyen d'en assurer la précision. Eu

égard à la distribution d'argent qui se fait aux fabriques de beurre et de fromage, il importe que ces appareils soient d'une précision rigoureuse.

M. BLAIN: Quels articles en verre se trouvent visés par la résolution?

L'hon. M. FISHER: Les appareils en forme de bouteilles dont on se sert pour analyser la matière grasse du lait d'après le procédé dit " Babcock ".

(Rapport est fait de la résolution qui est lue pour la 2e fois et adoptée.)

L'hon. M. FISHER demande à déposer un projet de loi (n° 184) concernant l'essai des appareils en verre servant à l'analyse du lait.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA CONSERVATION DES RESSOURCES NATURELLES.

La Chambre passe à l'examen, en comité général, du projet de résolution suivant:

Il y a lieu de pourvoir au remboursement aux membres de la commission de la conservation des ressources naturelles des frais de voyage réels raisonnables encourus pour se rendre aux réunions des comités de la commission, s'occuper des affaires de la dite commission, et revenir de ces réunions.

M. LENNOX: A combien se chiffrent actuellement les déboursés?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): A part le crédit affecté à l'administration civile, je crois qu'il n'y a pas eu d'autres dépenses que celles qui ont été occasionnées par la réunion tenue à Ottawa, au mois de juin dernier.

M. LENNOX: J'entends plus particulièrement les dépenses faites par le Gouvernement pour instituer la commission et assurer son fonctionnement. Les journaux ont publié que le président se proposait de demander un crédit de $50,000.

L'hon. M. FISHER: D'après le programme que la commission s'est tracé pour l'année, il est évident qu'elle devra disposer d'une somme plus considérable que celle qui est portée au budget principal. Le personnel comprend un secrétaire dans la subdivision A de la 1re division, deux fonctionnaires dans la subdivision B de la 1re division, deux dans la subdivision B de la 2e division et deux dans la subdivision B de la 3e division. Il y a quelques menues dépenses pour de la papeterie et des impressions. Je déposerai le mémoire préparé par le président de la commission, lors de la 2e lecture du bill.

M. BLAIN: Ces fonctionnaires sont-ils nommés par la commission?

M. FISHER.

L'hon. M. FISHER: Ils sont nommés sous le régime de la loi du service civil. M. James White, géographe du département de l'Intérieur a été transféré à cette commission, ainsi qu'un des sténographes, je crois, et tous sont nommés en vertu des dispositions de la loi sur le service civil.

(Il est fait rapport de la résolution qui est adoptée en 2e lecture.)

L'hon. M. FISHER demande à déposer un projet de loi (n° 185) concernant la commission de conservation des ressources naturelles.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 1re fois.)

L'hon. M. FIELDING: Je propose que la séance soit levée.

M. LENNOX: Puis-je savoir quels seront les travaux demain?

L'hon. M. FIELDING: Nous étudierons les projets de résolution et les projets de loi qui sont inscrits au feuilleton et qui ne sont pas de nature à soulever de discussion.

M. LENNOX: Ensuite?

L'hon. M. FIELDING: Il y a plusieurs résolutions—l'une concernant la commission du port de Montréal—deux bills déposés par le directeur général des Postes, les projets de loi qui ont été déposés ce soir et plusieurs autres qui ne soulèveront probablement pas de discussion.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit et sept minutes, mercredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 23 mars 1910.

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

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 183 FF), provenant du Sénat, déposé par M. Rivet au nom de M. Devlin, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la vallée de la Rideau à Brockville.

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI D'IRRIGATION.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes) demande à déposer un projet de loi (n° 186), tendant à modifier la loi de l'irrigation.

—Monsieur l'Orateur, ce projet de loi comprend deux dispositions distinctes. L'une comporte modification d'amendements faits au cours de l'avant-dernière session. Les travaux de drainage sont censés relever de l'autorité provinciale, et si la loi d'irrigation investit le gouvernement fédéral d'attributions à cet égard dans les trois provinces, d'autre part les modifications faites à la loi, au cours de la session de 1908, autorisent l'exécution de travaux de drainage par l'autorité provinciale sous certaines conditions.

L'hon. M. HAGGART: La loi est-elle applicable à la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. OLIVER: Non, seulement aux trois provinces de la plaine. Les gouvernements des deux provinces de l'Ouest distinguent deux classes de travaux de drainage suivant le degré d'importance, et l'amendement a simplement pour objet de nous dispenser de la production de plans compliqués dans le cas de travaux de drainage d'importance secondaire autorisés par le gouvernement provincial. L'autre disposition a pour but de permettre l'expropriation partout où le besoin existe, en vue de l'établissement de réservoirs destinés à conserver l'eau pour fins d'irrigation. Il existe déjà une disposition pour la conservation de tels terrains compris dans le domaine de la couronne; mais dans certains cas, ils peuvent être devenus pour partie la propriété de particuliers, de manière à rendre inutile la réservation du reste.

L'hon. M. HAGGART: Il se soulève ici une question assez délicate: le Parlement fédéral est-il autorisé à légiférer en matière d'irrigation? Quand le projet de loi sera présenté pour sa 2e lecture, il y aura lieu d'obtenir l'opinion du ministre de la Justice.

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

DEPOT D'UN BILL RELATIF AU REGIME DES CHUTES D'EAU DANS LA ZONE DE LA VOIE FERREE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur et surintendant général des Affaires indiennes) demande à déposer un projet de loi (n° 187), confirmant et énonçant les droits de la couronne quant aux cours d'eau et chutes d'eau, et relatif au détournement, et à l'acquisition et utilisation de l'eau dans la zone du chemin de fer de la Colombie-Anglaise.

—Monsieur l'Orateur, comme la Chambre le sait, aux termes d'une entente conclue entre le Gouvernement du Dominion et celui de la province, les terres comprises dans une zone de vingt milles de largeur de chaque côté de la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique, à la traversée de la Colombie-Anglaise, deviennent la propriété de la couronne représentée par le Gouvernement fédéral. Assez longtemps on a supposé que la province était investie de l'administration de tous les cours et chutes d'eau compris dans cette zone, tout comme le reste de la province. Mais il y a quelque deux ans, la cour d'échiquier fut appelée à déclarer une fois pour toutes si ces attributions relatives aux cours et chutes d'eau relevant de la couronne devaient être exercées par le gouvernement de la province ou par celui du Dominion. La cour d'échiquier décida que ce droit appartient au Dominion. On m'informe que depuis la cour suprême, sur appel, a confirmé la décision de la cour d'échiquier. Bien entendu, la question ne sera définitivement réglée que lorsque la cause aura été jugée par le Conseil privé. Entre temps, les concessions de chutes d'eau effectuées par le gouvernement provincial sont dans un état d'incertitude. Les tribunaux ayant décidé que le gouvernement provincial n'était pas compétent dans l'espèce, les concessions effectuées par ce gouvernement ne jouissent pas, c'est le moins qu'on puisse dire, de garanties légales satisfaisantes. Ce projet de loi a donc pour objet de déclarer, en conformité de la déclaration du tribunal, que le droit de concéder les chutes d'eau relèvent du Gouvernement fédéral, et, en second lieu, de confirmer les concessions faites par le gouvernement provincial jusqu'à la date de leur rajustement, ou jusqu'à ce qu'une décision finale ait été obtenue. Il s'agit de prévenir ou d'éviter la confusion qui a régné jusqu'ici à l'égard de la propriété des chutes d'eau dans la zone du chemin de fer, et de définir leur régime entre la date de la première décision de la cour d'échiquier et celle de la décision finale du Conseil privé. D'autre part, la nécessité d'aménager ces chutes d'eau dans la zone du chemin de fer se fait sentir, et ce même projet de loi tend à permettre l'aménagement de ces chutes quand les circonstances le demanderont. De cette manière, les concessions déjà faites ne seront plus dans un état de confusion, et d'autre part, l'aménagement de ces chutes d'eau ne sera pas interrompu en attendant la décision du Conseil privé.

L'hon. JOHN HAGGART: La question soulevée par l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) est intéressante. Lors de la 2e délibération du projet de loi, bien entendu, nous serons à même de la discuter à fond. Il déclare qu'aux termes de la décision de la cour d'échiquier, confirmée par la cour suprême, le droit de légiférer à l'égard de ces terres cédées au Dominion se trouve attribué au Parlement fédéral.

L'hon. M. OLIVER: En ce qui regarde les chutes d'eau.

L'hon. M. HAGGART: En ce qui regarde les chutes d'eau ou autre chose; c'est là une des attributions de l'autorité provinciale, et je doute fort qu'aucun tribunal ait décidé que la translation de ces terres au Gouvernement fédéral ait eu l'effet d'attribuer à celui-ci le droit de légiférer à l'égard de cette étendue. Celui-ci peut bien, soit par réglementation ou législation, fixer les conditions dans lesquelles s'exerceront les droits cédés par lui, droits qui ne sauraient être plus étendus que ceux conférés à un particulier. Mais le droit de règlementation et le droit de législation relativement à ces terres résident fondamentalement dans l'autorité provinciale, et aucune mutation de propriété ne saurait en investir l'autorité fédérale.

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

DEPOT D'UN BILL RELATIF AUX CHAMPS DE BATAILLE NATIONAUX.

L'hon. A. B. AYLESWORTH(ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (n°188) tendant à modifier la loi relative aux champs de bataille nationaux de Québec.

—Monsieur l'Orateur, ce projet de loi a pour fins de faire disparaître certaines difficultés d'ordre pratique rencontrées par la commission chargée du soin des champs de bataille nationaux de Québec, sous l'empire de sa loi constitutive votée il y a deux ans. Il y est statué que dans le cas où on désirera faire l'acquisition d'immeubles qui ne peuvent être obtenus que par voie d'expropriation, on devra se conformer aux dispositions de la loi des chemins de fer. Mais s'il fallait se conformer à la lettre aux prescriptions de la loi des chemins de fer sur le sujet de l'expropriation, on serait tenu de produire des plans et de remplir d'autres formalités qui n'ont guère leur raison d'être dans le cas d'acquisition d'immeubles pour les fins de la commission des champs de bataille nationaux. En vue de tourner cette difficulté et d'établir une procédure plus rapide et, à ce que nous croyons, plus effective, pour atteindre la fin en vue de laquelle la commission a été constituée, nous cherchons par le présent projet de loi à abroger cet article du statut primitif et à y substituer le texte énoncé dans ce projet de loi ,aux termes duquel les dispositions de la loi d'expropriation régiront la matière. La loi primitive constituant la commission exige que toute proposition en vue de l'acquisition d'immeubles, avant d'être acceptée par la commission devra avoir reçu la sanction du Parlement.

Le mode de procédure à introduire consiste en ce que les cas d'expropriation seront réglés par les dispositions générales de la loi qui concerne cette matière, et le prix du bien exproprié sera déterminé en cour d'échiquier.

M. SPROULE: Le présent bill a trait aux expropriations. A-t-on pensé, en le préparant, à la manufacture des fusils Ross, et est-ce l'intention de la commission de prendre possession de cette propriété?

L'hon. M. AYLESWORTH: C'est là une question qu'il est inutile pour le moment de discuter, en tant, du moins, que les dispositions de ce projet sont concernées. Ce sera à la commission d'abord d'examiner la chose, et au Parlement ensuite d'intervenir, si l'on juge à propos de l'en saisir.

QUESTIONS.

MONTREAL.—PROPRIETE DU CHEMIN ALLANT AU PONT VICTORIA.

M. LANCTOT demande:

1. Qui est propriétaire du chemin qui s'étend depuis les limites de la cité de Montréal, c'est-à-dire depuis le cimetière des immigrants jusqu'au pont Victoria?
2. Le Gouvernement sait-il que tous ceux qui paient au Grand-Tronc un droit de péage pour traverser ce pont doivent de toute nécessité se servir de ce chemin?
3. Qui est tenu de tenir ledit chemin en bon état?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice):

1. Il semble y avoir incertitude sur la question de savoir à qui appartient le chemin qui s'étend depuis les limites de la ville de Montréal jusqu'au pont Victoria, en ce qui regarde du moins la ligne de séparation entre la propriété de la ville et celle du Grand-Tronc. Cette ligne n'a jamais été clairement déterminée: la question cependant est actuellement soumise à l'examen des ingénieurs.
2. Le Gouvernement ne possède aucun renseignement sur ce point; mais il est généralement entendu que la compagnie du Grand-Tronc tolère l'usage de ce chemin par ceux qui lui payent un droit.
3. C'est la compagnie du Grand-Tronc qui se charge de tenir en état cette partie des abords du pont qui sont sur sa propriété.

VENTE DE DEMI-SECTIONS AU MANITOBA.

M. W. S. SHARPE demande:

1. La moitié nord de la section 29, township 5, rang 8, à l'ouest du 1er méridien, dans le Manitoba, a-t-elle été vendue? Dans l'affirmative, quand, à qui, et à quel prix?
2. Dans la négative, est-elle actuellement en vente? Dans l'affirmative, à quel prix?

L'hon. FRANK OLIVER: (ministre de de l'Intérieur):

1. Non, cette moitié de section n'a pas été vendue. Il ne peut être disposé de ce terrain que par enchères publiques, attendu qu'il fait partie d'une section scolaire.

2. Non, ce terrain n'est pas à vendre dans le moment; et l'administration n'a pas l'intention de faire cet été aucune vente à l'enchère de terres d'écoles au Manitoba.

M. W. S. SHARPE demande:

La moitié nord de la section 29, township 5, rang 8, à l'ouest du premier méridien, Manitoba, a-t-elle été vendue? Dans l'affirmative, à qui, quand et à quel prix par acre l'a-t-elle été?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Cette moitié nord de la section 29 du township 5, rang 8 ouest du premier méridien n'a jamais été vendue.

VOYAGE AU YUKON D'ALEXANDER McLEOD.

M. W. S. SHARPE demande:

1. Alexander McLeod, de la raison sociale McLean, McLeod et Black, de Morden, Manitoba, a-t-il en aucun temps fait un voyage au Yukon ou ailleurs, pour le gouvernement? Dans l'affirmative, où et quelles étaient ses fonctions?

2. Combien a-t-il reçu par jour et pendant combien de temps a-t-il été employé par l'Etat?

3. Quel a été le montant de ses dépenses, et quel montant total a-t-il reçu?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Oui, en qualité de commissaire des titres fonciers.

2. $10 par jour, pendant 133 jours.

3. $1,594.57.

M. McLeod était accompagné de MM. Rinfret et Povah (W. F.); mais, comme il n'a rendu qu'un seul compte pour les dépenses de toute l'expédition, il est impossible d'établir au juste la part qui lui revient dans ce compte.

A. G. WAKEFIELD, DE RANCHVALE, MANITOBA.

M. ROCHE demande:

A. G. Wakefield, de Ranchvale, Manitoba, a-t-il été employé par le département de l'Immigration pendant les années 1900, 1901, 1902, 1903 et 1904? Dans l'affirmative, quelles étaient ses fonctions, et par qui a-t-il été nommé?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): M. Wakefield ne tenait aucune nomination régulière; mais, en vertu d'arrangements non revêtus des formes officielles, il a, au cours des années susmentionnées, fait les fonctions de guide et de correspondant pour le service de l'immigration.

NAVIRES ENREGISTRES AU CANADA.

M. WALLACE demande:

Quel est le montant du tonnage des navires enregistrés en Canada, et quel est le nombre de matelots servant à bord de ces navires?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): Le tonnage global net des vaisseaux enregistrés dans les livres du Canada était, le 31 décembre 1909, de 718,352 tonnes. Le nombre total des matelots et mousses (les capitaines compris) rapportés comme employés sur ces vaisseaux est de 36,430.

NEGOCIATIONS AVEC LES ETATS-UNIS RELATIVES AU TARIF DOUANIER.

M. LEWIS: Avant que nous passions à l'ordre du jour, je désirerais poser une question au Gouvernement.

Bien que ne représentant pas l'opposition, qui, pour l'heure, est conduite par les honorables députés de Lanark (M. Haggart) et de Grey-est (M. Sproule) et bien qu'il doive être compris que ma question est exclusivement personnelle, je ne laisse pas d'espérer que mes collègues de la gauche voudront bien me donner l'appui de leur adhésioin. Je désirerais donc savoir du Gouvernement, avant notre ajournement de Pâques, s'il est en mesure de renseigner la Chambre et le pays sur les négociations qui se poursuivent entre le Canada et les Etats-Unis relativement au tarif. La Chambre est sur le point de se séparer pour une huitaine de jours, et ne se réunira de nouveau que juste la veille du jour fixé pour l'application au Canada du tarif maximum des Etats-Unis, si on décide de l'y appliquer. Ne semble-t-il pas au Gouvernement qu'il y a lieu de donner au commerce de ce pays quelque indication à ce sujet, lui faire savoir, par exemple, si nous devons nous attendre à une guerre de tarif? Chacun ici, à quelque parti qu'il appartienne, est bien disposé, je crois, à ne pas marchander son appui au Gouvernement s'il décide de ne faire aucune concession qui soit de nature à amoindrir nos droits. J'ai cru comprendre que toute l'affaire repose sur une exemption de droits à accorder au bois de pulpe exporté aux Etats-Unis.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je crains de ne pas pouvoir sur ce point satisfaire mon honorable ami, malgré le désir que j'en ai. Dans des pourparlers de la nature de ceux que l'on sait, mon honorable ami doit comprendre qu'il serait souverainement impolitique de faire une déclaration quelconque, aussi longtemps que nous ne serons pas arrivés à une conclusion. Tout ce que je puis dire, c'est que, comme résultat de cette première conférence que j'ai eu l'honneur d'avoir à Albany avec le président des Etats-Unis, la déclaration suivante a été faite: "Le président et M. Fielding ont eu une conférence et, bien que nulle décision n'y ait été prise, l'affaire demeure en suspens pour être amicalement discutée de nouveau." C'est sur cela que

nous nous sommes séparés, et rien de plus n'a été fait jusqu'à présent. J'ai bon espoir d'arriver bientôt à quelque arrangement; mais je puis assurer à mon honorable ami qu'il ne peut rien y avoir à gagner à faire aujourd'hui une déclaration à ce sujet. Je suis sûr qu'il n'a d'autre désir que le nôtre et, après réflexion, il reconnaîtra avec moi que ce serait simplement embrouiller la situation que d'ajouter pour le présent quoi que ce soit à ce que je viens de dire.

M. LEWIS: Si la Chambre veut bien me le permettre, je désire assurer à l'honorable ministre des Finances qu'il peut absolument compter sur notre concours dans la circonstance. Je comprends qu'il ne se sente pas libre de donner sur certains points des renseignements que la Chambre serait impatiente d'obtenir; mais, et je le dis en toute sincérité, le premier ministre peut être convaincu d'une chose, c'est que chacun de nous ici, sans distinction de parti, sera pour lui dans tout ce qu'il fera pour le pays. Je désirerais aussi dire. . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député ne peut pas, après avoir posé sa question, s'engager comme cela dans une discussion.

M. LEWIS : Je désirais simplement faire savoir au ministre mon intention de lui donner. . .

L'hon. M. FIELDING: J'accepte les assurances de mon honorable ami.

M. LEWIS: Je tiens à dire au ministre que je suis avec lui.

M. LENNOX: J'avais, avant que mon honorable ami (M. Lewis) eût posé sa question, pris la liberté d'envoyer au ministre des Finances un mémoire touchant une question que je me proposais de lui faire, laquelle ne comporte, je crois, la révélation d'aucun secret d'Etat. Voici ce que je voulais demander au ministre des Finances: Vu que le Parlement est actuellement en session, le ministre des Finances voudrait-il assurer la Chambre qu'il ne consentira pas à admettre les Etats-Unis à bénéficier de notre tarif moyen, non plus qu'à changer substantiellement les conditions tarifaires qui existent entre le Canada et les Etats-Unis, sans d'abord soumettre au Parlement les propositioss que l'on pourrait faire à cet égard. Une réponse à cette question ne comporte, je crois, la révélation d'aucun secret, et nous serions sûrs que rien ne se fera sans que nous soyons consultés.

L'hon. M. FIELDING: Je suis fort obligé à mon honorable ami de la courtoisie qu'il a eue de m'envoyer à l'avance un avis de sa question. J'admets qu'une réponse à cette demande n'implique pas la divulgation d'aucun secret, mais ce serait nous obliger à une déclaration touchant la ligne de conduite que nous avons décidé de suivre; ce qui serait de nature, je crois, à gêner la liberté que le Gouvernement doit avoir, au désir de tous, dans les négociations qui se poursuivent. Je demanderais plutôt aux membres de cette Chambre, à quelque parti qu'ils appartiennent, de bien vouloir supposer que le Gouvernement se rend parfaitement compte de l'importance de la question, et entend la traiter de la manière qu'il jugera la plus conforme aux intérêts du pays.

Réflexion faite, l'honorable député comprendra sons doute qu'il ne doit pas insister davantage. Quant à l'observation du député de Huron (M. Lewis), je dois lui dire que s'il y a lieu d'être à nos pièces, nous serons bien aises de l'avoir à nos côtés, derrière les pièces. Mais s'il était possible de se passer de bouches à feu, ce serait bien préférable.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. SPROULE: Avant de nous séparer pour les vacances de Pâques, je tiens à poser une question au Gouvernement au sujet de la durée probable de la session. Quand nous aurons réintégré nos domiciles, on nous posera sans doute force questions sur la durée probable de la session; aussi je tiens à savoir du premier ministre s'il est en mesure de nous éclairer tant à l'égard des mesures que le Gouvernement compte faire adopter qu'à l'égard de celles qu'il se propose de présenter, et cela afin que nous puissions faire une estimation approximative de la période de temps qu'absorbera le reste de la session.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je suis bien aise de pouvoir dire à l'honorable député que les mesures du programme supplémentaire que nous comptons soumettre à la Chambre se résumeront à peu de chose. La Chambre sera appelée à voter quelques crédits suplémentaires pour le prochain exercice; nous présenterons des résolutions sur le bassin de radoub et il est possible qu'il se présente d'autres questions que, pour le moment, je ne suis pas autorisé à divulguer. Mais somme toute, rien n'empêche que la prorogation ait lieu à brève échéance.

M. SPROULE: Le Gouvernement a-t-il l'intention de poursuivre l'étude de la loi des assurances et de celle des banques? Ce sont là deux mesures importantes.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Bien que le projet de loi sur les assurances soit fort volumineux, la Chambre, l'an dernier, l'a soigneusement étudié et, cette année, le Sénat l'a aussi mûrement délibéré, de sorte que cette mesure, sous sa forme actuelle, ne saurait nécessiter de longues discussions.

Je désespère presque de voir adopter la loi des banques, et s'il n'y a pas lieu d'espérer que la délibération de cette mesure aboutisse cette session-ci, force nous sera bien de l'ajourner jusqu'au commencement de la prochaine session.

M. LEWIS: Le premier ministre pourrait-il nous dire où en sont rendus les travaux du comité créé par lui pour la refonte du règlement de la Chambre, en vue de l'abréviation de la durée des sessions. L'opinion publique au pays est fortement prononcée en faveur de cette réforme et j'appelle l'attention du premier ministre sur l'urgence de tenter quelque démarche, cette session-ci, en vue de la refonte du règlement, qui est tout à fait suranné.

Sir WILFRID LAURIER: Je dois informer l'honorable député (M. Lewis) que ce matin même, nous nous sommes réunis en séance du comité. Nous aurons une autre réunion aussitôt après la rentrée et, dans l'intervalle, j'accueillerai volontiers les avis que voudraient bien faire l'honorable député touchant la modification du règlement.

M. LEWIS: Mais le premier ministre promet-il quelque chose?

Sir WILFRID LAURIER: Je promets volontiers de tout bien étudier.

LES REGLEMENTS DES PECHERIES DU MANITOBA.

M. BRADBURY: Monsieur l'Orateur, je désire redemander au Gouvernement un exemplaire des nouveaux règlements relatifs aux pêcheries du Manitoba. J'ai présenté cette demande ici même et je l'ai répétée auprès du ministre intérimaire. Le texte de ces règlements, paraît-il, n'est pas imprimé, mais on l'a soumis au ministre intérimaire pour approbation. Je désirerais examiner ce texte, avant qu'il soit sanctionné par le conseil, si faire se peut. Je pourrais peut-être épargner ainsi bien des ennuis au ministre. Si le ministre de la Marine et des Pêcheries était ici, je le sais, il m'accorderait volontiers cette permission.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): Il me semble que nous sommes convenus, l'honorable député (M. Bradbury) et moi, que dès que les règlements auraient été rédigés et qu'ils seraient prêts à nous être soumis, mon honorable ami les pourrait examiner. C'est bien là l'entente intervenue, si je ne me trompe. Le sous-ministre m'informe que ces règlements sont prêts et qu'ils seront soumis à l'honorable député.

M. BRADBURY: C'est tout ce que je désire. Je tiendrais à en obtenir un exemplaire. J'en ai fait la demande au ministère, mais en vain.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Tant que les règlements ne seront pas devenus loi, le ministère ne saurait convenablement en donner d'exemplaires, mais l'honorable député peut parfaitement examiner ce texte.

L'APPLICATION DES REGLEMENTS POSTAUX AU "COTTON'S WEEKLY".

M. HERRON: Monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention du ministre des Postes (M. Lemieux) sur un article relatif à un grief formulé par l'éditeur du "Cotton's Weekly". Il prétend que son journal est victime d'un passe-droit tout à fait injuste. Le 2 mars, j'ai inscrit au procès-verbal certaines questions auxquelles le ministre des Postes a apporté réponse, mais sa réponse ne semble pas satisfaisante aux éditeurs de ce journal. J'appelle son attention sur un article publié en réponse au ministre des Postes et le voici:

Ignorez-vous donc que le "Star" et le "Witness" de Montréal, ainsi que le "World", le "Globe" et le "Telegram", de Toronto, envoient des paquets de leurs journaux par la poste à des personnes qui font parfois la commande d'un paquet à un prix de seize fois inférieur à celui que vous me forcez à payer? Ignorez-vous que chaque petit journal local fait la même chose, dès que l'occasion s'en présente?

En soulevant cette question, je ne m'inspire que du désir de voir rendre parfaite justice à tous les éditeurs, sans distinction, ni inégalité de traitement ni passe-droit. Il figure sans doute dans la loi des postes une disposition qui autorise la chose, subordonnément à certaines conditions. Comment le ministre des Postes sait-il quels sont les éditeurs de journaux qui, en expédiant des paquets de journaux, se conforment au texte de la loi et quels sont ceux qui ne le respectent pas?

Comment sait-il que l'expédition d'un paquet du "Globe" ou du "World" se fait conformément à la loi, tandis que le paquet expédié par le pauvre se fait irrégulièrement? Le riche éditeur d'un grand journal est-il autorisé à expédier par la poste des paquets "échantillons" tandis que le pauvre éditeur d'un petit journal viole la loi, en faisant pareil envoi? Le premier est-il réputé honorable et le dernier, mal famé?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): J'ai à peine besoin de dire que je ne nourris aucun sentiment de malveillance à l'endroit de l'éditeur du "Cotton's Weekly". Ce monsieur semble se croire victime d'une inégalité de traitement ou d'un passe-droit, de la part du ministère. Il n'en est rien. J'ai parfaitement expliqué à M. Cotton et à ses nombreux amis au pays qu'il n'y a nullement inégalité de traitement, mais que nous nous bornons à assujétir son journal aux règlements ordinaires du ministère. Mais

M. Cotton a entrepris une campagne de polémique contre le ministère et contre le ministre. Je n'ai rien à dire à cet égard, sauf ce que j'ai déjà fait observer à la Chambre. Depuis que j'ai fait ici même, l'autre jour, cette déclaration qu'il est inutile de répéter, puisqu'elle figure aux "Débats", M. Cotton, dans son journal, a formulé une déclaration à l'égard de l'accusation d'inégalité de traitement à l'encontre de son journal. L'éditeur y fait une attestation sous serment et il dit entre autres choses:

Je, soussigné H. A. Webb, gérant du "Cotton's Weekly, étant dûment assermenté, dépose et déclare: N'étant pas abonné aux journaux ci-après mentionnés et ne m'occupant pas d'agence de journaux, j'ai commandé un paquet spécial des cinq journaux que voici, le "Daily Star" et le "Daily Witness", tous deux de Montréal, le "Daily Globe", le "Daily World" et le "Daily Telegram", tous trois de Toronto, pour le numéro du 1er mars 1910.

Puis il ajoute que ces journaux lui sont parvenus en paquets, sans porter d'adresse quelconque, à l'intérieur. Je ne révoque nullement la chose en doute. Il est fort possible qu'une personne ait demandé à ces divers bureaux de lui expédier une douzaine de chacun de ces journaux. La Chambre le voit, ce sont là des journaux bien connus au pays et qui comptent nombre d'abonnés.

Je ferai remarquer à la Chambre que des journaux, comme le "Mail", le "Globe", de Toronto, le "Star", le "Witness", de Montréal, sont d'abord expédiés aux bureaux de poste, vu qu'ils ont une très forte circulation; les bureaux de poste ont accès aux listes d'abonnés de ces journaux et les éditeurs règlent leurs comptes avec le bureau de poste. Mais nous n'apposons pas de timbres-poste sur chaque paquet, car il nous faudrait employer un trop grand nombre de timbres; et c'est ainsi qu'il peut se faire qu'un paquet de ce genre soit expédié, sans porter les adresses des abonnés, vu la grande quantité de ces journaux aux bureaux de poste de villes comme Toronto, Montréal, Québec, Halifax ou Winnipeg.

M. SPROULE: N'est-il pas vrai qu'on expédie ces journaux par paquets aux agents de journaux au Canada?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, et il figure dans la loi une clause conditionnelle qui permet aux agents de journaux de bénéficier de la taxe spéciale. Mais l'affaire de M. Cotton rentre dans une toute autre catégorie. D'abord, il ne compte que relativement peu d'abonnés; il se borne à expédier son journal à des amis qui en font la distribution. Le règlement du ministère est qu'un journal doit avoir des abonnés sincères, et lorsqu'un journal est expédié par parquets, la taxe est de un quart de cent par livre. Quant à l'affaire en question, je ne suis sans nourrir quelque doute; il est possible qu'il y ait eu erreur. Je tiens à connaître chaque affaire par le menu, et j'ai écrit à la directrice de la poste, à Cowansville où les paquets ont été reçus. Voici la lettre adressée aujourd'hui même à la directrice de la poste:

La directrice de la poste trouvera sous ce pli un extrait du "Cotton's Weekly", du 17 mars, et son attention est surtout appelée sur les paragraphes que voici:

Que j'ai tout particulièrement appelé l'attention du receveur des postes à Cowansville sur le fait qu'il n'y a pas de timbres-poste apposés et qu'il a retenu au bureau les paquets en question, jusqu'à ce qu'il pût communiquer avec les autorités postales supérieures.

Que lesdits paquets me furent plus tard délivrés, sans qu'on y apposât de timbres-poste, et cela évidemment d'après les instructions reçues directement des autorités postales supérieures.

Il n'existe au département aucun document indiquant réception d'une communication quelconque de la directrice de la poste ou l'existence d'instructions qu'on aurait pu donner. Le département désire être informé si les allégations contenues dans cet extrait de journal sont exactes: dans l'affirmative, à qui la directrice de la poste a-t-elle écrit pour demander des instructions; et qu'elle transmettre au département copie des instructions qu'elle aurait pu recevoir d'un fonctionnaire attaché au service postal.

Comme la maîtresse de poste le sait, le devoir de s'assurer que le port régulier est payé pour les journaux et les publications périodiques fait partie de la tâche du maître de poste au bureau duquel ils sont déposés; le bureau de distribution n'a pas à s'en occuper à moins que des paquets aient été spécialement marqués comme ayant un port insuffisant et dans ce cas il appartient au bureau de distribution de faire régulièrement payer le port insuffisant marqué sur le paquet, avant d'en faire la livraison. D'autre part, si le maître de poste d'un bureau quelconque de distribution a des motifs suffisants de croire que des exemplaires de journaux et de publications périodiques, reconnus comme ayant droit aux privilèges légaux de la poste, sont reçus à son bureau pour être distribués à un tarif postal inférieur à celui qui devrait être régulièrement payé, il est du devoir du maître de poste d'avertir immédiatement l'administration pour chacun de ces cas, en envoyant si possible les enveloppes sur lesquelles se trouvent les adresses afin de permettre au département de prendre des mesures nécessaires pour faire une enquête dans chaque cas.

M. HUGHES: Si un journal, par exemple le "Globe", envoie par la poste un ballot de journaux à un vendeur à Lindsay, le port est-il payé d'avance?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, le ballot est affranchi.

M. SPROULE: J'ai entendu le ministre des Postes dire que lorsqu'un ballot était envoyé dans des cas comme celui-ci, on fournissait une liste des abonnés auxquels le journal est distribué.

L'hon. M. LEMIEUX: Oui.

M. SPROULE: Mais la plupart des vendeurs de journaux reçoivent un grand nombre de numéros en plus de ceux des abonnés et ils les vendent à leur comptoir. On ne peut pas se fier à la liste parce que le nombre des abonnés peut changer deux fois dans une semaine et un vendeur de journaux peut envoyer un ordre pour vingt-cinq ou cinquante numéros supplémentaires.

L'hon. M. LEMIEUX: Naturellement ici comme en toute chose, c'est une question de bonne foi. Un journal important n'a pas intérêt à dissimuler sa situation ou le nombre de ses abonnés et le département doit accepter son affirmation. Le poids est vérifié de temps en temps et bien que ce poids ne soit pas uniforme tous les jours, car le numéro du samedi par exemple est beaucoup plus lourd que les autres numéros, il se commet peu d'erreurs à la poste en ce qui concerne le poids. Ce travail est fait très sérieusement et je puis assurer à mon honorable ami qu'on ne fait pas d'erreurs.

M. HUGHES: Le directeur général des Postes est-il bien certain que de la littérature électorale n'est pas envoyée dans les sacs fournis aux journaux sans être affranchie?

L'hon. M. LEMIEUX: Ces sacs sont examinés et nous avons un employé à la station où ils sont remis au commis de la poste. Quant à ce qui concerne la littérature électorale, le supplément ajouté à un journal pendant la campagne, sous forme de feuille spéciale ajoutée et imprimée, disons à Toronto, pour être envoyé dans d'autres régions, est l'objet d'une taxe spéciale pour ce poids. Un député de la droite m'a parlé récemment au sujet d'un journal de sa circonscription que l'on avait taxé pour de la littérature électorale envoyée de cette manière, mais les règlements de l'administration sont tels qu'une taxe semblable ne pouvait pas être évitée.

M. HUGHES: Les règlements sont très bons si les inspections sont parfaites.

L'hon. M. LEMIEUX: L'inspection est très bien faite.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

La Chambre siège en comité pour examiner le projet de résolution suivant, déposé par M. Fielding:

1. Qu'il y a lieu de décréter que le Gouverneur en conseil pourra, de temps à autre, avancer et payer aux commissaires du port de Montreal, ci-après appelés la "corporation" en sus des sommes, s'il en est, que le Gouverneur en conseil a été antérieurement autorisé à avancer à la corporation sous le régime de quelque loi, et qui, à la date de l'adoption d'une loi basée sur les présentes résolutions, n'auront pas été ainsi avancées, telles sommes d'argent, n'excédant pas en totalité six millions de dollars, qui sont requises;

a) Pour solder et racheter des obligations de la corporation de la valeur au pair, de cent mille dollars, échéant en l'année 1910; et

b) Pour permettre à la corporation de compléter la construction d'installations terminales au port de Montréal, pour lesquelles les plans, les devis et les estimations ont été approuvés par le Gouverneur en conseil, et pour construire telles autres installations terminales qui sont nécessaires pour outiller convenablement ledit port, et pour lesquelles les plans, les devis et les estimations auront été approuvés par le Gouverneur en conseil, avant que les avances soient faites;

2. Que durant la période de construction des installations terminales, mentionnées dans ces résolutions, l'intérêt payable sur les obligations, recevables par le ministre des Finances, en échange de telles avances, devra être considéré comme fonds requis pour achever lesdites installations et fera partie du coût de leur construction, et ledit intérêt peut être servi à même ladite somme de six millions de dollars;

3. Que, lors de l'octroi de quelques avances à elle faites, la corporation déposera entre les mains du ministre des Finances des obligations de la corporation en valeur, au pair, égale aux sommes ainsi avancées, lesdites obligation remboursables dans les vingt-cinq années à compter de la date de l'émission, et portant un intérêt, payable semi-annuellement, de trois et demi pour cent par année;

4. Que le principal et l'intérêt de toutes sommes avancées sous le régime de la loi basée sur ces résolutions seront payables, en conformité de la deuxième des présentes résolutions, à même le revenu de la corporation mentionnée à l'article 8 du chapitre 10 des Statuts de 1896, et constitueront une charge que ce revenu aura à supporter tout comme si ces sommes ainsi avancées avaient été empruntées par la corporation sous le régime dudit chapitre 10.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Cette résolution propose d'augmenter l'assistance que le Gouvernement a déjà accordée pendant quelques années aux commissaires du port de Montréal. Durant les premières années, les commissaires du port émettaient leurs propres obligations, mais depuis quelques années le Gouvernement est venu en aide aux commissaires en leur accordant le crédit du Gouvernement, leur permettant ainsi de se procurer de l'argent à un taux moins élevé qu'ils ne pourraient le faire en émettant leur propres obligations. Les premiers prêts ont été faits par le Gouver-

nement à 3½ p. 100 et comme les conditions du marché monétaire se sont améliorées, le taux a été abaissé à 3 p. 100. Aujourd'hui, comme le marché est un peu cher, nous fixons le taux de l'intérêt pour le nouvel emprunt à 3½ p. 100, l'intention étant que dans chaque cas les commissaires du port soient tenus de payer aussi exactement que possible le prix que coûte le marché au Gouvernement. Les sommes déjà autorisées et prêtées par le Gouvernement étant presque épuisées et comme il reste encore d'importants travaux à faire, les commissaires ont demandé une nouvelle avance d'argent.

Nous proposons dans cette résolution que des avances nouvelles leur soient faites au montant de $6,000,000. Cette somme sera employée en conformité des plans soumis par les commissaires; la durée n'est pas limitée dans le bill à une période de temps supérieure à trois ans. Le but pour lequel cet emprunt est nécessaire, est de compléter le projet général d'améliorations du port, d'achever les facilités terminales qui existent déjà à Montréal et qui dans leurs conditions actuelles ont été l'objet de la haute approbation des habitants de Montréal et de beaucoup d'autres villes qui sont intéressées à ces travaux; le bill pourvoit encore au versement de $100,000 pour le paiement des obligations échues et qui ont été émises il y a des années sous l'ancien système d'administration; à l'achèvement des opérations des commisaires du port, comprenant la construction de quais, l'approfondissement du port dans le voisinage des quais, la diminution du courant Sainte-Marie au moyen de dragage, la construction de hangars sur les quais, la prolongation des lignes de chemin de fer dans le port afin de procurer des facilités de déchargement et en vue d'améliorer les méthodes de manutention des cargaisons. Tels sont, en termes généraux, les travaux pour lesquels cet argent sera dépensé. Dans chaque cas, avant de dépenser l'argent, les commissaires sont obligés de soumettre à l'approbation du Gouverneur général les plans et les devis.

Cet arrangement a donné des résultats satisfaisants dans le passé. Les commissaires actuels du port ont reçu l'approbation du public intéressé à ces grands travaux et je pense que ce prêt nouveau recevra un bon accueil de la Chambre et du pays. Je dois ajouter que l'intérêt de ces prêts a toujours été payé régulièrement.

En conformité du principe contenu dans la loi des chemins de fer, il est proposé que pendant la période de construction, alors qu'on ne peut pas gagner d'argent, l'intérêt de la somme avancée soit considéré comme faisant partie des dépenses de construction. L'intérêt de sommes avancées par le Gouvernement aux commissaires, a été entièrement payé jusqu'à la date du 31 décembre dernier, de sorte que la transaction faite entre le Gouvernement et les commissaires a été très satisfaisante. Les commissaires ont l'assistance du crédit du Gouvernement, les travaux ont été bien faits et je suis d'avis que l'ensemble de cette transaction doit être l'objet d'un accueil favorable de la part du Parlement et du pays.

L'hon. M. HAGGART: Si j'ai bien compris l'honorable ministre, il n'a pas les plans des nouveaux travaux projetés.

L'hon. M. FIELDING: Non, pas pour la période entière de trois ans. Les commissaires nous enverront de temps en temps seulement les plans des travaux. Pour les travaux déjà exécutés, les plans ont été soumis avant qu'aucune dépense n'ait été faite et il en sera ainsi à l'avenir, mais on ne nous a pas encore soumis de plans relativement à ce bill bien que l'ensemble général des travaux projetés soit arrêté.

L'hon. M. HAGGART: Je ne comprends pas comment ils ont pu faire une évaluation de $6,000,000 sans avoir de plans. Il est très nécessaire que nous ayons des renseignements sur l'endroit où les travaux doivent être faits et comment ils seront faits. J'ai appartenu autrefois à un comité nommé pour faire une enquête sur l'amélioration des facilités dans le port de Montréal. On nous a soumis alors un plan pour la construction d'un nouveau bassin un peu au-dessous du courant Sainte-Marie. L'opinion que je me suis faite alors était que l'argent qu'on pourrait dépenser pour des bassins, des hangars et autres facilités dans le port de Montréal, comme ce qui est proposé actuellement ne donnera rien de bon et qu'il faut adopter un nouveau plan considérable pour construire un bassin en bas de la ville, avec des hangars sur ses bords et des lignes de chemins de fer de chaque côté. Je ne peux pas parler, naturellement, des plans actuels puisque je ne les connais pas, mais d'après ce qu'a dit le ministre des Finances, je puis comprendre qu'il s'agit de réparer et de refaire parci par-là les ouvrages qui existent actuellement à Montréal. Je ne suis pas d'avis que vous abandonniez ces ouvrages parce qu'on peut les utiliser, mais vous devriez avoir un plan plus vaste que celui que vous avez actuellement. Je demanderai au ministre quelle est la profondeur que l'on va atteindre, 35 ou 40 pieds?

L'hon. M. FIELDING: La question d'approfondissement du chenal du Saint-Laurent ne relève pas de la commission.

Je pense que le département de la Marine et des Pêcheries stipule qu'il doit y avoir 30 pieds d'eau. Cependant, je ne puis parler avec certitude.

L'hon. M. HAGGART: On se propose de creuser le lac Saint-Pierre à une profon-

deur de 35 pieds. Le port de Montréal devrait donc avoir au moins la même profondeur. Voici ce que je veux savoir: les commissaires s'assurent-ils de donner au port de Montréal une profondeur suffisante pour répondre aux besoins de la navigation du Saint-Laurent?

L'hon. M. FIELDING: J'en suis très certain. Cependant, à la deuxième lecture du bill, je serai heureux de faire à mon honorable ami une déclaration plus directe. Je n'ai pas raison de me plaindre des travaux des commissaires du port de Montréal, sous prétexte qu'ils seraient trop peu importants. Si l'on tient compte des fonds qu'ils ont à leur disposition, les commissaires accomplissent une tâche assez considérable. Ils ont tracé un plan d'améliorations que la presse a approuvé cordialement.

Quand j'ai dit qu'il n'existait pas de plans, je voulais parler de plans approuvés par le Gouvernement. Les commissaires, cependant, ont des vues très larges et étendues. Ils ont des plans qui ont pu échapper à l'attention de mon honorable ami. Si la Chambre désire que ces plans soient exposés ici, je serai très heureux de les demander. S'il nous fallait approuver, en entier, le projet des commissaires du port de Montréal, il nous en coûterait, peut-être, beaucoup plus que $6,000,000.

Toutefois, les travaux projetés répondent parfaitement à des plans considérables que les commissaires ont adoptés à la suite d'études attentives d'améliorations des ports et de facilités de débarquement, sur le continent européen, en Angleterre et aux Etats-Unis. Je suis donc assuré qu'ils ont accompli là un travail sérieux, et qu'ils ne se sont pas contentés d'un raccommodage du passé.

Il me fera donc plaisir, lors de la deuxième lecture du projet de loi de fournir tous les renseignements que désirera mon honorable ami.

M. ARMSTRONG: L'honorable ministre veut-il bien nous donner un aperçu du montant qui a été déjà dépensé et de celui qu'entraînera l'exécution complète des travaux projetés?

L'hon. M. FIELDING: On demande au Gouvernement pour l'exécution complète des travaux projetés la somme de $6,000,000, à être dépensée en trois ans. Je ne dis pas qu'on ne nous demandera plus d'argent, vu que les affaires de Montréal, comme celles de tout le Dominion, progressent rapidement. Je ne serais donc pas surpris si, après trois ans, on nous demandait encore de l'argent. Et, je n'ai pas de doute que si les commissaires en ont besoin, et s'ils ont payé l'intérêt dans l'intervalle, le Parlement ne soit que trop heureux de le leur procurer. Mais en limitant cette durée à trois ans, je pense que nous n'avons pas exagéré, du moins pour le moment.

Quant à l'argent déjà dépensé, je dirai que le montant en souffrance des obligations de la commission du port de Montréal se chiffre à $13,142,000 dont $1,972,000 sont entre les mains du public. Les prêts de l'Etat, représentés par les obligations déposées en garantie, se montent à $11,170,000. A ce montant on nous demande d'ajouter $6,000,000.

M. HUGHES: Les plans projetés s'étendent-ils jusqu'au bas des rapides?

L'hon. M. FIELDING: Le port a été agrandi. Il s'agit de plans étendus, et certains des travaux seront poussés jusqu'au pied du courant Sainte-Marie.

M. SPROULE: Me suis-je mépris sur la parole du ministre? A-t-il dit que nous ne prêtions pas tout à fait l'argent, mais que nous donnions aux commissaires l'autorisation d'emprunter sur notre crédit?

L'hon. M. FIELDING: Non, nous prêtons l'argent.

M. SPROULE: Et nous leur avançons l'argent.

L'hon. M. FIELDING: Oui.

M. SPROULE: Une partie sera affectée à rembourser les obligations échues de la commission, au pair en 1910. A qui sont-elles payables?

L'hon. M. FIELDING: A des citoyens, pas à l'Etat même.

M. SPROULE: Alors, les commissaires du port émettent des obligations?

L'hon. M. FIELDING: Ils le faisaient anciennement, mais ils ne le font plus, excepté quand ils les déposent en garantie entre les mains du Gouvernement.

M. SPROULE: L'intérêt à payer sur les obligations est recouvrable par le ministre, et la commission remet ses obligations au Gouvernement au lieu de l'argent?

L'hon. M. FIELDING: En garantie de l'argent que nous leur avançons, les commissaires nous donnent leurs obligations.

M. SPROULE: Il n'y a rien dans la résolution qui montre l'assentiment de Son Excellence le Gouverneur général.

L'hon. M. FIELDING: Cela ne se trouve jamais dans le document lui-même, mais dans l'avis qui est fourni au Parlement, lors du dépôt de la résolution, et c'est ce qui a été fait.

L'hon. M. HAGGART: Mon honorable ami dit que sur ces $6,000,000, on en retiendra une partie, comme dans le passé, en remboursement de l'intérêt au cours de la construction. Il a laissé entendre qu'il se trouvait d'autres parties du montant dans le

même cas. Combien le Gouvernement retient-il dans ce but?

L'hon. M. FIELDING: Le montant ainsi payé, sous forme d'intérêt sur la construction, et conséquemment partie du capital, se chiffre à $355,000. Pour ce que l'on devra payer après cela, cette question sera débattue plus tard.

L'hon M. HAGGART: Que doit-on payer actuellement sur les sommes empruntées dans le passé?

L'hon. M. FIELDING: Il n'y a rien de dû. L'affaire a été réglée le 31 décembre dernier. La somme totale portée à titre d'intérêt au cours de la construction se montait à $355,000. Il n'y a pas de compte en souffrance à présent.

L'hon. M. HAGGART: Les commissaires ont emprunté un certain montant pour la construction à des conditions semblables avant l'emprunt de ces $6,000,000. Nous avons nous-mêmes payé l'intérêt sur le montant que nous leur avons prêté. Le montant total a-t-il été remboursé?

L'hon. M. FIELDING: Oui, l'affaire a été réglée jusqu'au 31 dcembre dernier et tout l'intérêt qu'il y avait à compter l'a été. Le Gouvernement l'a reçu en règlement de compte, et ce montant, indépendamment du coût des travaux, se chiffrant à $355,000. Il n'y a pas de compte en souffrance, aucun dû qui n'ait pas été réglé, ainsi que je l'ai dit.

M. SPROULE: Nous les avons payés à même l'emprunt?

L'hon. M. FIELDING: Oui. Dans le règlement de compte ils ont droit d'ajouter, comme une partie du coût des travaux, l'intérêt sur le capital au cours de la construction, exactement comme on le ferait dans le cas d'un chemin de fer, et pour le même motif.

L'hon. M. HAGGART: Les travaux ont été entrepris et terminés, et voilà.

M. SPROULE: L'honorable ministre a donné deux montants qui représentent les sommes que nous avons avancées jusqu'à présent à la commission: $13,142,000 et $11,170,000. Quelle en est l'explication?

L'hon. M. FIELDING: La somme de $11,170,000 représente le montant que le Gouvernement a prêté à la commission du port. La somme de $1,972,000 représente les obligations qui sont entre les mains du public et qui ont été émises avant que le Gouvernement eût adopté le système de prêter de l'argent en retour des obligations données en garantie par la commission Comme ces obligations au montant de $1,972,000 sont échues, le Gouvernement devra y voir.

M. J. HAGGART.

L'hon. M. HAGGART: Quel intérêt percevez-vous sur $11,000,000.

L'hon. M. FIELDING: Sur le premier emprunt 3½ p. 100; sur les autres 3 p. 100. La cote des valeurs est maintenant plus élevée, et les emprunts nous coûtent 3½ p 100 ou un peu plus. Nous demandons donc 3½ p. 100 sur cet emprunt.

(Rapport est fait du projet de résolution qui est lu pour la 1re et la 2e fois.)

1ère ET 2e LECTURE D'UN BILL CONCERNANT LES COMMISSAIRES DU PORT DE MONTREAL.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) demande à déposer un projet de loi (n° —), autorisant un nouveau prêt aux commissaires du port de Montréal.

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

L'hon. M. FIELDING propose la 2e lecture du projet.

L'hon. M. HAGGART: Je ne m'oppose pas à la 2e lecture, mais avant la 3e lecture je désirerais voir le plan du port, et ce que l'on projette d'y faire.

L'hon. M. FIELDING: Je verrai à déposer sur le bureau de la Chambre, avant la 3e lecture, tous les documents possibles de cette nature.

M. SPROULE: Lorsque M. Tarte était ministre des Travaux publics, le Gouvernement était représenté à la commission et avait les travaux sous sa dépendance. Quelle autorité a le Gouvernement aujourd'hui?

L'hon. M. FIELDING: A une certaine époque, les commisaires du port ont été un peu trop nombreux, alors qu'ils défendaient les différents intérêts du commerce de Montréal. Il y a plusieurs années, ce système a été modifié, et le Gouvernement a nommé trois commissaires entre les mains desquels est placée toute la direction. Ce sont le major George-Washington Stephens, M. C. C. Ballantyne et M. L.-E. Geoffrion. Ils sont nommés par le Gouvernement et responsables devant le Gouvernement. Tous leurs plans et devis et toutes leurs propositions doivent être soumis au département de la Marine et des Pêcheries avant l'entreprise d'aucun travail ou la dépense d'aucun montant.

M. SPROULE: Et avec l'assentiment du Gouvernement?

L'hon. M. FIELDING: Oui, le Gouvernement doit donner sa sanction à toute dépense d'argent. Je pense que le Gouvernement ne saurait avoir plus d'autorité avec un système de commission.

M. SPROULE: Le Gouvernemnt n'a pas d'ingénieur chargé d'examiner les travaux La seule chose, c'est que les plans sont examinés et approuvés ici-même.

L'hon. M. FIELDING: La commission a à son emploi des ingénieurs très capables et très recommandables. Après que leurs plans sont terminés et envoyés ici pour y être approuvés, ils sont examinés par les ingénieurs du départemnt. Il n'y a donc pas de danger.

L'hon. M. HAGGART: Qui remplit la fonction d'ingénieur en chef?

L'hon. M. FIELDING: M. Cowie, un ingénieur distingué qui a occupé ce poste depuis plusieurs années.

M. SPROULE: Ces commissaires sont-ils payés par le Gouvernement?

L'hon. M. FIELDING: Oui, à même les revenus du port.

M. SPROULE: A même un crédit spécial?

L'hon. M. FIELDING: A même les recettes imputables sur le revenu.

M. BARKER: Ces fonctions sont-elles calculées à nouveau pour le compte du Gouvernement? Existe-t-il une autorité qui fait,—par exemple, monsieur l'auditeur général,—l'examen de ces factures?

L'hon. M. FIELDING: Je ne le crois pas. Sous ce rapport, nous avons suivi le système en vigueur depuis de nombreuses années. On pourrait invoquer certaines raisons pour réclamer que cette audition soit faite par monsieur l'auditeur général. C'est la première fois que le cas m'est signalé. On pourrait l'étudier avec avantage.

M. BARKER: Sans doute. Il semble que cet ouvrage appartiendra au Gouvernement un jour ou l'autre. Nous ne pourrons donc retirer que ce que nous aurons dépensé directement.

L'hon. M. FIELDING: Il y a quelque chose dans ce que suggère l'honorable député. Il va sans dire que la commission du port est bien administrée et nous constaterons sans doute que tout est en bon état. On publie chaque année un rapport dont le public peut prendre connaissance. Je débattrai avec l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries la question de savoir si ces comptes ne devraient pas être soumis à monsieur l'auditeur général, car c'est mon honorable collègue qui est le chef de ce département.

M. SPROULE: Que devra faire l'honorable ministre si ces factures ne sont pas acquittées à même le revenu consolidé?

L'hon. M. FIELDING: Nous pourrions accorder à monsieur l'auditeur général les pouvoirs nécessaires.

M. SPROULE: Monsieur l'auditeur général n'agit que sous l'autorité de la loi et ses pouvoirs doivent être limités.

L'hon. M. FIELDING: Le bureau du Trésor a le droit d'investir monsieur l'auditeur général de l'autorité nécessaire sous d'autres rapports.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu une 2e fois.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI DES PECHERIES.

La Chambre se forme en comité général pour examiner le projet de résolution suivant, déposé par M. Templeman:

Décide qu'il y a lieu de modifier la loi des pêcheries, chapitre 45 des Statuts revisés, 1906, en ce qui concerne les fins suivantes:

a) Définir la dimension étalon du baril contenant des huîtres destinées à la vente, à l'échange ou au trafic;

b) Prohiber, à moins d'un permis du ministre de la Marine et des Pêcheries, la prise, l'achat, la vente, la possession ou l'exportation de poisson pour les fins de transformation en engrais, en guano ou en matière fertilisante, ou de manufacture ou extraction d'huile ou d'engrais ou d'autres principes fertilisants; et

c) Pourvoir à la mise en vigueur, par proclamation, des règlements préparés par la commission internationale des pêcheries entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, maintenant devant la Chambre, et autoriser l'émission de règlements pour leur donner effet, et fixer des pénalités touchant leur transgression.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): La loi relative aux pêcheries telle qu'elle existe maintenant ne contient aucune disposition relative à la capacité des barils qui servent à l'empaquetage des huîtres. Conséquemment l'acheteur n'est jamais certain qu'en commandant un baril d'huîtres il recevra la quantité ordonnée. L'une des fins qu'on veut atteindre par ce projet de loi c'est de stipuler que le baril où l'on empaquette les huîtres devra avoir les dimensions du baril dont on se sert généralement pour la vente de la farine—17 pouces de diamètre au-dessus et au-dessous, 17 pouces au ventre et 28 pouces en hauteur.

Une autre modification consiste à réglementer la pêche du poisson devant servir à la fraie. Notre loi prohibe entièrement la pêche du poisson destiné à ce rôle. C'est aller trop loin si l'on tient compte du fait qu'il y a de grandes quantités de poissons dont on peut se servir pour la fraie. Nous voulons accorder au ministre le pouvoir de nommer le poisson dont on peut se servir dans ces fertilisateurs.

Dans ce projet de loi on demande le pouvoir d'autoriser par voie de proclamation la mise en vigueur des règlements adoptés

par la commission des pêcheries internationale se rapportant à la pêche dans les eaux internationales.

L'hon. M. HAGGART: Que dit l'honorable ministre du projet de prohiber l'emploi du poisson comme fertilisant?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Nous voulons accorder au ministre le pouvoir de définir l'espèce de poisson dont on peut se servir à cette dernière fin. Il y a le chien de mer et autres poissons voraces qui ne peuvent servir à la nourriture de l'homme. Le ministre aura le pouvoir d'autoriser l'emploi de ces poissons comme fertilisants.

L'hon. M. HAGGART: A deux ou trois reprises on a parlé du chien de mer et l'on a affirmé qu'on utilisait ce poisson comme engrais.

L'hon. M. TEMPLEMAN: En vérité, on viole la loi actuelle tous les jours, parce que l'on capture le chien de mer et qu'on s'en sert comme engrais. On m'a demandé si les cultivateurs ne pourraient pas se servir de ce poisson pour engraisser leurs terres, tel qu'on le fait dans les Provinces maritimes. Il est certain que, grâce à ces nouvelles dispositions, le ministre accordera la permission ordinaire.

M. BLACK: Dans les Provinces maritimes, il se trouve des endroits où les cultivateurs engraissent leurs terres en se servant de jeunes harengs et de jeunes saumons. Ils ont des rets à cette fin et ils s'y rendent après le baissant: ils apportent à la maison pour le manger le poisson d'une grosseur convenable et ils jettent le reste pêle-mêle dans une brouette qu'ils poussent ensuite jusqu'au champ qu'ils veulent fertiliser où ils la déversent.

M. CHISHOLM: Le chien de mer a occasionné beaucoup de pertes aux pêcheurs du littoral parce qu'il détruit les rets et les autres poissons, et cela peut sembler odieux qu'un homme doive obtenir la permission de l'honorable ministre avant de pouvoir prendre ce poisson et le détruire. Ce projet de loi demande qu'on prohibe la pêche du chien de mer pour extraire l'huile de ce poisson et se servir de ce dernier comme d'un engrais si l'on a obtenu au préalable un permis du Gouvernement. J'estime que ce n'est pas là une chose opportune. Je crois qu'on devrait plutôt encourager la destruction de ce poisson. Ce dernier fournit une huile excellente et un bon engrais. Le long des côtes du détroit de Northumberland et de certaines parties de la division que j'ai l'honneur de représenter, la pêche de ce poisson se fait sur une très grande échelle et l'on se sert de ce poisson comme d'un engrais. Je suis certain que si l'honorable ministre voulait accenter l'opinion des pêcheurs, il constaterait que tous ces derniers demandent que l'on encourage autant que possible la destruction du chien de mer; les cultivateurs diraient que l'on commet une injustice à leur égard en ne leur permettant pas de détruire ce poisson vorace. Il vaudrait mieux, à mon avis, permettre aux cultivateurs cette œuvre de destruction à l'endroit de ce poisson et d'autres espèces semblables qu'on ne peut utiliser comme nourriture.

Il est un autre détail que devrait embrasser ce projet de loi: la destruction en gros des poissons utiles par ces bandits de l'onde. Les pêcheurs se servent de grands rets pour prendre beaucoup de poisson dont ils rejettent ceux qui ne leur conviennent pas; d'où une grande perte. Le poisson qui serait utile, si on lui permettait de s'échapper, se trouve ainsi détruit et les pêcheries de notre littoral deviennent de moins en moins fructueuses, grâce à l'emploi de rets traînés par les navires. On devrait édicter des règlements prohibant la pêche de ces petits poissons ou pourvoyant à ce qu'on les remette en liberté au lieu de les tuer dans ces rets pour les faire traîner ensuite le long du rivage.

M. TALBOT: Puisqu'on est à discuter cette question, je veux signaler à l'honorable ministre qu'on fait la pêche du petit achigan et même celle des œufs de ce poisson dans le Saint-Laurent. Depuis des années, j'ai signalé le fait au ministère et j'ai eu aussi l'occasion de causer avec M. le professeur Prince de l'immense destruction de ce poisson qu'on poursuit aujourd'hui. C'est le meilleur poisson que nous avons dans le Saint-Laurent. On le prend par milliers, mais il est tellement petit que les pêcheurs ont honte de l'apporter au marché; ils se contentent de le vendre à des marchands ambulants qui vont de porte en porte dans les campagnes l'offrir aux clients qu'ils peuvent trouver. On prend ainsi du poisson qui mesure de 4 à 7 pouces de longueur, mais qui ne peut servir d'aliment. Personne ne voudrait l'exhiber sur le marché sans s'exposer au ridicule et voilà pourquoi on détruit ce poisson par centaines de milliers chaque année. Il est véritablement pitoyable d'avoir à constater ce fait, parce qu'il s'agit d'un des meilleurs poissons que nous avons dans le Saint-Laurent et qui atteint jusqu'à 2 pieds ½ de longueur, et une pesanteur qui varie de 6 à 9 livres.

On devrait prendre des mesures rigoureuses pour empêcher les pêcheurs de vendre ce poisson à des colporteurs qui le distribuent. On devrait faire une inspection sévère, et ne pas permettre que cela se produise dans notre fleuve. Aujourd'hui on souffre tout cela sur les deux rives du fleuve et sur une distance de 60 à 75 milles. C'est le poisson le plus succulent que nous avons dans notre fleuve quand il a atteint toute sa taille et j'affirme que c'est réellement un

scandale de le laisser détruire de la façon que je viens d'indiquer. Ce poisson ressemble à l'achigan.

M. SINCLAIR: Je tiens à corroborer ce que vient de dire mon honorable ami d'Antigonish (M. Chisholm). J'estime qu'il serait sévère d'obliger les pêcheurs qui prennent le chien de mer le long de notre littoral à se munir d'un permis des autorités avant de l'utiliser comme engrais. J'ai confiance que l'honorable ministre fera exception dans le cas de la destruction du chien de mer, et que non seulement il permettra mais qu'il encouragera cette pêche, car ce poisson détruit les poissons d'une autre espèce qui peuvent servir à l'alimentation. Il s'agit réellement d'un des plus grands fléaux qui se produisent sur le littoral de l'Atlantique. Le chien de mer arrive en été alors que l'eau est chaude; il vient du sud; il déchire les rets; il mange les autres poissons qui se trouvent dans ces derniers et, en vérité, les pêcheurs doivent abandonner leur besogne à l'arrivée du chien de mer.

Aujourd'hui il y a deux ou trois endroits sur les côtes des Provinces maritimes où l'administration achète ces poissons pour en faire de l'engrais. Cette organisation existe depuis quelques années à peine; on a pu diminuer ainsi, jusqu'à un certain point, la quantité de ces poissons, mais l'Atlantique est tellement grand et ces poissons sont tellement nombreux que ces établissements n'ont pu faire grand chose pour enrayer ce fléau.

Toutefois, il s'en capture beaucoup que l'on fait servir à des fins utiles. Il arrive assez fréquemment aussi que le poisson se gâte avant qu'on ait pu le sortir de l'eau. Parfois un filet va au fond; quand le pêcheur le retrouve, il est rempli de poisson propre seulement à servir d'engrais. En des cas isolés comme ceux-ci, il serait bien difficile d'aller demander un permis, et je me plais à espérer que le ministre ne l'oubliera pas quand viendra le moment de faire des règlements. L'honorable ministre est animé d'intentions excellentes; il veut la conservation des pêcheries, et c'est là un point sur lequel nous sommes tous d'accord. J'espère que les règlements feront exception à l'égard des poissons destructeurs et des cas où il y aurait avantage général à convertir en engrais le poisson impropre à la consommation.

Je m'accorde aussi avec mon honorable ami d'Antigonish en ce qu'il a dit des trailleurs à vapeur. Ces bateaux de pêche appartiennent surtout à des étrangers; le nombre s'en augmente. Il y a quelques années, ils étaient pour ainsi dire inconnus sur la côte, bien qu'on en trouve beaucoup dans les eaux anglaises et dans la mer du Nord. Les voici maintenant qui traversent l'Atlantique, et on les voit aujourd'hui à l'œuvre sur les bancs de Terre-Neuve et le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse. Ses engins sont éminemment destructeurs; on s'en sert pour capturer les petits poissons aussi bien que ceux qui sont propres à l'alimentation. Le trailleur est un bateau à vapeur qui tire un grand filet traînant au fond de la mer et dans la large ouverture duquel s'engouffrent les poissons de toute sorte, petits comme gros. Les petits se trouvent écrasés dans la partie étroite du filet, et le quart du poisson ainsi capturé est absolument impropre à l'alimentation, étant trop petit et trop jeune. Il suffit de s'informer pour constater que c'est à ces engins qu'il faut attribuer, du moins dans une large mesure, la ruine des pêcheries de la mer du Nord; ce serait donc une excellent chose de les exclure complètement du littoral de l'Atlantique. Ce résultat, naturellement, ne peut s'obtenir qu'au moyen d'une convention internationale. Je suis convaincu que le gouvernement des Etats-Unis consentirait volontiers à conclure des arrangements dans le but d'interdire l'usage de ces trailleurs sur les bancs et le long de la côte orientale du Canada.

J'ai déjà maintes fois signalé la question à l'attention du ministre, l'honorable député d'Antigonish l'ayant soulevée aujourd'hui, je veux simplement dire que je partage entièrement son avis et que j'aimerais que l'on prît des mesures à cet égard.

L'hon. M. HAGGART: Pour quelle raison faudrait-il l'autorisation du Gouvernement pour pêcher et vendre comme engrais ceux des poissons qui nuisent tant aux autres?

M. SINCLAIR: Je conviens avec mon honorable ami qu'il ne devrait pas être nécessaire d'obtenir un permis pour pêcher le poisson impropre à l'alimentation et qu'il vaut mieux détruire. Naturellement, quand il s'agit du maquereau, du hareng, de la morue ou de tout autre poisson propre à l'alimentation, c'est autre chose. Si l'on pêchait ces poissons pour s'en servir comme d'engrais, il faudrait y mettre fin; mais je compte que le ministre n'exigera pas de permis pour la pêche et la destruction du poisson qu'il vaut mieux détruire.

M. SPROULE: Cette question n'aurait-elle pas dû être renvoyée à la commission internationale des pêcheries et étudiée par elle en même temps que celles dont elle est déjà saisie? Je remarque que le dernier paragraphe de la résolution est ainsi conçu:

c) Pourvoir à la mise en vigueur, par proclamation, des règlements préparés par la commission internationale des pêcheries entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, maintenant devant la Chambre.

J'ignorais que ces règlements fussent devant la Chambre. A l'appel de l'ordre du jour, le ministre m'avait semblé avoir répondu à mon honorable ami de Selkirk (M. Bradbury) qu'ils seraient prêts sous peu et qu'il consentirait volontiers à les examiner avec l'honorable député.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Les règlements projetés que la commission a rédigés ont été déposés sous forme de dossier; ils ont été imprimés et distribués.

M. SPROULE: A quoi le ministre faisait-il allusion en répondant à mon honorable ami de Selkirk? Je l'ai entendu parler de règlements des pêcheries.

L'hon. M. HAGGART: Ces règlements avaient trait au Manitoba.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Ces règlements-là se rapportaient au lac Winnipeg, tandis que ceux-ci ont trait à la pêche dans les eaux internationales; ils ont été rédigés par les deux commissaires: M. le professeur Prince et M. Jordan.

L'hon. M. HAGGART: Ces règlements internationaux ont-ils été déposés sur le bureau de la Chambre?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Oui, sous forme de dossier; ils sont imprimés. Aux termes de la convention établie à ce sujet, ils doivent être mis en vigueur par proclamation des deux gouvernements, à une date à être fixée plus tard. Je crois qu'ils entreront en vigueur assez tôt pour régir la pêche de cette année, mais la résolution porte que la loi des pêcheries peut être modifiée de façon à autoriser le Gouvernement à édicter ces règlements concernant les pêcheries. Le ministère de la Justice a jugé qu'il y a lieu d'autoriser ainsi la mise en vigueur de ces règlements par voie de proclamation.

Pour ce qui est des observations faites par mes honorables amis d'Antigonish (M. Chisholm) et de Guysborough (M. Sinclair) au sujet de la pêche des poissons destructeurs, je dois dire que l'on juge nécessaire d'apporter certaines modifications à la loi actuelle qui interdit la pêche du poisson destiné à servir d'engrais. Par conséquent, quiconque pêche le chien de mer et le convertit en engrais contrevient à la loi actuellement en vigueur. Nous voulons modifier la loi à cet égard et autoriser le ministre à déterminer quels sont les poissons et animaux marins que l'on peut utiliser comme engrais. Ce serait facile de délivrer un permis à quiconque voudrait se livrer à cette pêche. Il s'agit simplement de déterminer quels sont les poissons et animaux marins que l'on peut faire servir à cette fin. Je sais qu'il existe actuellement sur le Pacifique une compagnie qui se propose de faire la pêche du lion marin, de l'otarie et du chien de mer pour les convertir en engrais. Il est certain que l'on devrait accorder un permis à quiconque désire capturer ces animaux pour les convertir en engrais.

Pour ce qui est des trailleurs, on me dit que dès qu'un de ces bateaux eut été importé d'Europe—et je crois qu'il ne s'en trouve actuellement qu'un seul sur la côte de l'Atlantique—l'usage en fut interdit par décret du conseil à moins de trois milles de la côte et à l'intérieur des baies. A plus de trois mille de distance de la côte, le gouvernement fédéral, je crois n'exerce plus aucune autorité; ce mode de pêche n'y peut être interdit qu'au moyen de règlements internationaux. Quoiqu'il en soit, on a interdit, jusqu'à trois milles du rivage, l'usage de ces trailleurs qui, au dire de mes honorables amis, sont éminemment destructeurs.

M. WM CHISHOLM: On a interdit, il est bien vrai, l'usage de ces trailleurs à moins de trois milles de la côte. Il est également vrai qu'au delà de cette distance de trois milles le parlement canadien n'exerce plus d'autorité et que ce mode de pêche doit faire l'objet de règlements internationaux; mais je considère que le moment est venu où le ministère ou le Gouvernement devraient songer sérieusement à conclure quelque convention internationale dans le but d'interdire ou de réglementer l'usage de ces trailleurs. Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse sont obligés de tendre leurs chaluts au delà de la limite de trois milles; il leur faut aller jusqu'à cinq ou six milles au large. Je sais que l'an dernier et l'année précédente, alors que le trailleur à vapeur, le "Wren", était à l'œuvre le long des côtes d'Antigonish, les pêcheurs durent retirer leur attirail de pêche parce qu'ils craignaient de le voir détruire par le trailleur.

Les règlements que l'on a établis et qui épuisent totalement la juridiction du Gouvernement en la matière, ne protègent aucunement nos pêcheurs de la côte. L'an dernier et l'année précédente, les pêcheurs de morue durent, en réalité, renoncer à l'exploitation de leur industrie, leur attirail étant menacé de destruction par le trailleur à vapeur. Quand ce bateau est à l'œuvre, il détruit les filets des pêcheurs sans que ceux qui le dirigent s'en aperçoivent. J'engage donc le ministre intérimaire, comme je l'ai déjà conseillé au chef du ministère de la Marine et des Pêcheries, de s'occuper de la question le plus tôt possible dans le but d'amener l'établissement de règlements interdisant l'usage du trailleur jusqu'à dix ou, tout au moins, 6 milles de la côte.

Le décret du conseil interdit ce mode de pêche à l'intérieur des baies et des ports, mais qu'entend-on par baies et ports? Les

Américains ont leur manière d'interpréter ces mots; suivant eux, la pêche est permise à trois milles de distance en suivant les sinuosités de la côte. Les Canadiens ont toujours été d'avis que la limite de trois milles signifie une distance de trois milles de la terre ferme, d'une pointe à une autre. Si l'interprétation canadienne l'emportait, la situation de nos pêcheurs ne serait pas aussi mauvaise; mais comme il est d'usage de suivre les sinuosités de la côte en observant la distance de trois milles, les pêcheurs du littoral de l'Atlantique et des côtes de la Nouvelle-Ecosse se trouvent à souffrir du voisinage des trailleurs. C'est pourquoi je demande que l'on s'efforce de remédier à la situation.

Le gouvernement fédéral devrait interdire aux Canadiens de faire cette pêche très destructive, mais dès qu'il tenterait un effort dans ce sens, on serait témoin de ce qui s'est déjà vu en Europe: les pêcheurs canadiens arboreraient quelque autre pavillon, le pavillon français peut-être. Beaucoup de chalutiers français font la pêche sur les bancs au delà de la limite de trois milles, et le département ne saurait se rendre ridicule au point d'interdire à des Canadiens ce qui est permis aux pêcheurs français et à d'autres. Il y a quelque temps, on établissait en Ecosse un règlement de cette nature; dès qu'on l'eut fait, les chalutiers écossais et anglais se firent enregistrer dans un port de Norvège et arborèrent le pavillon norvégien afin de pouvoir faire impunément la pêche au delà de la limite de trois milles prescrite en Ecosse. Le seul moyen de remédier à la situation et de sauver les pêcheurs de la ruine, c'est d'obtenir l'établissement de règlements internationaux interdisant l'usage des trailleurs à moins de six ou dix milles de notre côte.

M. HENDERSON: Autant que j'ai pu m'en rendre compte, la date de la mise en vigueur des règlements est déjà fixée à l'égard de certains cas. Les pêcheurs de la circonscription que je représente s'en tiennent au texte des règlements rédigés par le Dr Starr Jordon et M. le professeur Prince, et se conduisent en conséquence.

Ainsi, au sujet de la dimension des mailles des rets dans la pêche au petit poisson du lac Ontario, on nous dit:

Nul rets à mailles ni aucun autre rets mobile, dont les mailles ont moins de 4 pouces ¾, mesure d'étendue, qui sont actuellement affecté à la pêche, ne seront tirés, tendus, placés ou maintenus pour le poisson blanc ou la truite des lacs dans ces eaux régies par des traités.

Nul rets ni aucun autre rets mobile dont les mailles ont moins de 3 pouces ½, mesure d'étendue, qui sont actuellement affectés à la pêche, ne seront tirés, tendus, placés ou maintenus dans le lac Erié. . .

Et voici la partie que je veux mentionner:

. . .ou dont les mailles ont moins de 2 pouces ½, dans le lac Huron, le lac Supérieur et le lac Ontario, pour la pêche d'autres poissons que le poisson blanc ou la truite des lacs.

Les règlements ci-dessus entreront en vigueur le ou après le 1er janvier 1911.

Les pêcheurs de ma région comprennent parfaitement qu'en dépit de tout ce que décrétera le Gouvernement, ces règlements n'entreront pas en vigueur, au moins ceux qui se rapportent aux mailles, avant le 1er janvier 1911. Si je ne me trompe pas, le ministre se propose, en vertu d'une loi du Parlement, de définir quand ces règlements entreront en vigueur. Il est très important que ce ne soit pas à présent. Les pêcheurs ont en mains de grandes quantités de rets. Si on les force à employer des mailles, même de ⅛ de pouce plus grandes que celles qu'ils emploient actuellement, ce serait très sérieux pour eux, car ils devraient se défaire des rets qu'ils possèdent et en acheter d'autres.

J'espère que le ministre n'ordonnera pas la mise en force de ces règlements avant le 1er janvier 1911. Je serais plutôt porté à lui démontrer la nécessité d'attendre à une autre année. Les rets que possèdent les pêcheurs dureront deux ans, à partir du 1er janvier dernier. Il ne serait que juste de permettre aux pêcheurs de se servir de leurs rets jusqu'à ce qu'ils soient usés, surtout, vu que la différence dans la grandeur des mailles est si petite.

L'hon. M. TEMPLEMAN: En vertu de cette résolution, le Gouverneur général doit être autorisé, par décret, à ordonner la mise en vigueur des règlements internationaux préparés par la commission internationale des pêcheries, nommée aux termes du traité signé à Washington le 11 avril 1908, entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, au sujet des pêcheries dans les eaux limitrophes du Canada et des Etats-Unis.

Quand ces règlements seront-ils mis en vigueur? Si je me rappelle bien, aux termes du traité, les gouvernements de ces deux pays doivent décréter à quelle date. Nous pourrions avec le concours du gouvernement des Etats-Unis fixer cette date au 1er janvier 1911. Il est parfaitement vrai comme le dit mon honorable ami, que la date du 1er janvier 1911 est mentionnée dans l'un des règlements comme la date de la mise en vigueur. Et, chose étrange, c'est que la mise en vigueur de ces règlements ne pourrait être décrétée qu'après cette date.

Toutefois, je crois qu'il est du désir du ministère de la Marine et des Pêcheries et du gouvernement des Etats-Unis, de décréter que ces règlements doivent être

mis en vigueur, pour la saison de pêche de 1911. Il ne semble pas possible que les règlements puissent être mis en force avant cette date. En conséquence, il n'est pas du tout probable que l'on décrète que ces règlements soient mis en vigueur avant cette date.

M. HENDERSON: Quelle époque de l'année l'honorable ministre considère-t-il comme saison de pêche? Le genre de pêche dont je parle se fait toute l'année, si, ce n'est, peut-être, dans les grandes chaleurs de l'été. Quelques-uns des règlements peuvent être mis en vigueur plus tôt que d'autres. Le département, cependant, n'y perdrait rien s'il retardait même à une autre année, la mise en vigueur du règlement dont je parle, vu qu'il n'y a que $\frac{1}{8}$ de pouce de différence dans la dimension des mailles des rets.

Le ministre, je l'espère, dans l'élaboration d'aucune mesure législative qui se rapporte à cette question, se montrera aussi clément que possible envers les pêcheurs.

M. SINCLAIR: Quand le ministre a dit qu'il n'y avait qu'un trailleur à l'œuvre sur nos côtes, je suppose qu'il voulait dire un trailleur canadien. Il y a eu une forte argumentation dans ce mode de pêche depuis quelques années. En 1907 d'après les statistiques que j'ai en ma possession, sept trailleurs français ont traversé l'Atlantique, et ont fait la pêche sur les bancs de la Nouvelle-Ecosse et de Terre-Neuve. En 1908, il y en a eu quatorze, et l'an dernier trente environ. Ils ont causé beaucoup d'ennuis aux pêcheurs réguliers sur nos côtes, tant canadiens qu'américains.

On m'a appris qu'il n'y a pas d'autres trailleurs à l'œuvre sur les côtes de l'Atlantique. Presque tous ces trailleurs sont de propriété française, et ils envahissent nos eaux. Ce sont sur les bancs de la Nouvelle-Ecosse que fraient la morue et l'égrefin, les poissons les plus précieux que nous ayons. Si ces trailleurs continuent leurs opérations dans ces eaux, je ne doute pas qu'ils finiront par anéantir cette pêche de prix.

Je désire donc insister auprès du ministre intérimaire de la Marine et des Pêcheries et du premier ministre sur l'importance de cette question, et je les prie de s'assurer s'ils ne peuvent en arriver à quelque entente internationale qui empêchera ces trailleurs de pêcher sur ces bancs.

Il y a quelques années, on a conclu une entente en vertu de laquelle la chasse au phoque sur les côtes du Pacifique fut protégée par une loi internationale. Je considère que la protection des frayères de la morue et de l'égrefin sur les côtes de l'Atlantique n'est pas d'une moindre importance. J'ai raison de croire que le gouvernement des Etats-Unis se joindrait à celui du Canada pour empêcher cet état de choses. Les bancs sur lesquels ces poissons sont trouvés ne sont ni étendus ni nombreux. Ils ne couvrent que quelques centaines de milles, et sur ces mêmes bancs un grand nombre de bateaux canadiens et américains font la pêche.

La façon de procéder des pêcheurs, consiste à plonger leur attirail dans l'eau, de l'y laisser un certain temps, et de l'en tirer. Dans le même temps, ces trailleurs surviennent qui détruisent tout de sorte que, lorsque les pêcheurs retirent leur attirail, ils ne trouvent plus que des restes, ou même le filet a disparu entièrement. J'ai confiance que cette question sera étudiée sérieusement, et que, si c'est possible, on conclura à ce sujet quelque entente internationale pour réglementer ou supprimer cette méthode destructive de faire la pêche.

L'hon. M. TEMPLEMAN: La question que mon honorable ami vient de soulever est très importante, de portée internationale. Pour le moment, nous ne pouvons faire aucune déclaration. Si nous devons réglementer la pêche au chalut, il faudra, sans doute, que les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la France et tous les autres pays engagés dans cette industrie nous donnent leur concours. J'ignore si, dans le passé, on a cherché à réglementer la pêche à la traille. Je sais que les trailleurs viennent faire la pêche sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. Nous ne pouvons faire de règlements qu'à l'égard de la pêche en deça de la limite de trois milles, et c'est ce qui a été fait pour les deux côtes. J'appellerai l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur les observations de mon honorable ami dans le hansard, et j'insisterai auprès de lui sur l'importance de donner à cette question toute l'étude voulue.

M. J. A. CURRIE: Je désire demander au ministre si les règlements qui se trouvent dans ce dossier ont été adoptés par le gouvernement américain sans aucune autre modification que celle que nous voyons ici. Si je ne me trompe pas, ce gouvernement y a fait quelques objections et s'est efforcé d'y apporter des modifications.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Ces règlements n'ont été adoptés par aucun des deux gouvernements et ils ne le seront que lorsque les deux auront rendu leur décret en même temps. Les deux commissaires ont donné leur sanction aux règlements tels qu'ils sont imprimés, et pour qu'ils aient force de loi, il ne leur reste plus qu'à être ratifiés par les deux gouvernements. Telle est, je crois, la situation.

M. J. A. CURRIE: Le professeur Prince et le représentant des Etats-Unis n'ont-ils

apporté aucune modification aux règlements?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Non.

M. J. A CURRIE: Absolument aucun?

L'hon. M. TEMPLEMAN: C'est ce que je crois.

M. J. A. CURRIE: Le gouvernement américain n'a-t-il pas demandé de faire des changements?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Pas à la connaissance du ministère.

M. J. A CURRIE: Le ministère at-il l'intention de s'en tenir à ces règlements ou permettra-t-il qu'on les modifie?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Nous avons l'intention de mettre ces règlements en vigueur aussitôt que le fera lui-même le gouvernement des EtatsUnis. Nous devons agir de concert. Ces règlements auront force de loi le même jour dans les deux pays. Je pense cependant que le traité stipule que des modifications pourront être apportées, d'année en année, sur la décision unanime des commissaires.

M. J. A. CURRIE: Ce dossier indique quels règlements ont été adoptés par les deux commissaires. Toutefois, je crois que certains intéressés américains se sont adressés à Washington pour les faire modifier, et que le professeur Prince est retourné à Washington. Comme mes commettants sont intéressés dans cette question, j'aimerais savoir si le Gouvernement permettra aucun changement.

L'hon. M. TEMPLEMAN: On m'apprend que le département n'a aucune connaissance de cette affaire et qu'il ignore si les intéressés américains ont fait aucune démarche dans ce sens. Comme on a adopté les règlements, je suis porté à croire qu'il n'y sera pas fait de changement. Le traité lui-même, toutefois, prévoit que, du consentement unanime de la commission, il pourra se faire des modifications d'année en année

M. J. A. CURRIE: Le gouvernement des Etats-Unis dit virtuellement dans le traité qu'il va obtenir l'assentiment des divers Etats intéressés au décret mettant en vigueur ces règlements internationaux. Sans doute, le ministre n'ignore pas que tous les droits de pêche, dans les Grands lacs, sont la propriété des états et que ces états ont des règlements différents. Ainsi, les règlements de l'état de New-York à l'égard du lac Ontario et ceux qui se rapportent aux lacs Erié et Huron ne sont pas les mêmes. A l'époque du traité, on a proposé que l'autorité, la réglementation et l'administration relatives à cette question fussent assignées au gouvernement fédéral.

J'ai étudié cette question attentivement, et je n'ai pu trouver nulle part que le gouvernement américain ait obtenu des différents états de l'Union la permission de toucher aux pêcheries des Grands lacs; et tant que le gouvernement fédéral des Etats-Unis n'aura pas obtenu ce consentement, je ne vois pas comment il puisse s'occuper de cette question. Pourquoi alors ferions-nous des règlements d'un caractère international? Le Canada possède le pouvoir de faire des règlements internationaux, mais il me semble que nous allons un peu trop loin en consentant à traiter avec le gouvernement fédéral des Etats-Unis, lorsque celui-ci pourra se dérober en disant que ces questions sont du ressort des différents états; mais il exigera tout de même que nous remplissions nos engagements. Un autre point, c'est que les Américains n'ont fait aucune démarche pour établir une saison où la pêche est défendue. A mon avis, il est absolument nécessaire, pour la protection de nos pêcheries, qu'il y ait une saison pendant laquelle la pêche est défendue. En examinant les règlements, je constate qu'ils respectent toutes les prétentions des Américains. Est-ce l'intention de notre Gouvernement de faire une convention de ce genre avec le gouvernement fédéral des Etats-Unis sans que ce dernier obtienne des différents états l'autorité nécessaire pour remplir ses engagements?

L'hon. M. TEMPLEMAN: A propos de juridiction, je suis d'opinion que bien que les divers états soient les maîtres des pêcheries qui sont dans leurs limites, lorsque le gouvernement fédéral des Etats-Unis fait un traité avec un autre pays, ce traité annulle tous les droits des états. Je crois que c'est l'avis du gouvernement de Washington.

M. J. A. CURRIE: Sur quelle autorité l'honorable ministre se base-t-il pour dire cela? On a exprimé une opinion absolument contraire au sujet des rapides du Sault-Sainte-Marie.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je crois que c'est l'opinion exprimée par le département de la justice à Washington.

M. J. A. CURRIE: Où avez-vous vu cela?

L'hon. M. TEMPLEMAN: L'honorable député veut me catéchiser sur un point légal, mais il n'est pas probable que le gouvernement des Etats-Unis prendrait des engagements de ce genre s'il ne savait pas pouvoir mettre en vigueur les règlements qu'il prépare.

M. J. A. CURRIE: Le ministre a-t-il lu la correspondance sur cette question, déposée sur le bureau de la Chambre l'année dernière? Il est dit dans cette corre-

pondance que le gouvernement fédéral espère obtenir la coopération des gouvernements d'état.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je ne connais rien de cette correspondance. Je m'occupe seulement de l'aspect international de la question tel que je le comprends. Que je me sois formé cette opinion par la lecture des journaux ou de documents publics, je n'en suis pas sûr.

M. J. A. CURRIE: C'est une pure imagination, alors.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Pourquoi le gouvernement fédéral américain nommerait-il un commissaire et prendrait-il l'engagement envers le Canada de faire certaines choses s'il ne croyait pas avoir le pouvoir de les faire?

M. J. A. CURRIE: Les documents montrent que le gouvernement fédéral américain a dit qu'il " espérait " pouvoir obtenir le consentement des différents états intéressés. Si les différents états lui permettent de faire des règlements concernant les pêcheries, alors il pourra agir, mais il n'a pas encore obtenu ce consentement.

M. CONMEE: Mon honorable ami se trompe beaucoup. Les états de l'Union ne sont pas dans la position de propriétaires riverains ni propriétaires de l'eau. Ils sont exactement dans la même situation que les provinces du Nord-Ouest dans la confédération. Le gouvernement fédéral est propriétaire de tous les droits riverains, non seulement du sol, mais aussi de l'eau.

M. J. A. CURRIE: Sur quelle autorité l'honorable député se base-t-il pour dire cela?

M. CONMEE: Sur la constitution des Etats-Unis et sur le fait que les états de l'Union ne sont pas propriétaires des terres comme le sont les anciennes provinces du Canada. Je ne crois pas que mon honorable ami ose contester cela.

M. J. A. CURRIE: L'honorable député (M. Conmee) ne pourra pas trouver un seul précédent américain pour appuyer cette prétention.

M. CONMEE: Je puis bien rétorquer à mon honorable ami qu'il ne pourra pas lui-même citer un seul précédent disant le contraire.

M. J. A. CURRIE: Je vais donner un exemple. L'état du Michigan a accordé certaines concessions d'eau sur une partie des rapides du Sault-Sainte-Marie à un particulier, qui a transporté ses droits à une compagnie ou à un syndicat. Lorsque la commission des eaux limitrophes voulut s'occuper des rapides Sainte-Marie, on fit opposition ; la question vint devant les tribunaux qui décidèrent que les droits riverains appartenaient à l'état et non pas à l'autorité fédérale.

M. CONMEE : L'honorable député se trompe entièrement ; les faits sont tout contraires. Ce qui est arrivé sur le côté américain ressemble beaucoup à ce qui est arrivé sur le côté d'Ontario. La province d'Ontario a accordé une charte pour l'exploitation d'une chute d'eau sur le côté canadien. L'état du Michigan a fait la même chose. Pour être autorisée à exploiter cette chute sur les deux rives, la compagnie a obtenu l'autorisation du gouvernement fédéral des Etats-Unis. Le jugement rendu par les tribunaux dont parle mon honorable ami a soutenu non pas l'autorité de l'état, mais les droits du particulier. L'état lui-même n'était pas propriétaire riverain. Les tribunaux américains ont décidé que le propriétaire riverain, soit le particulier ou la compagnie qui l'a acheté de l'état, c'est-à-dire du gouvernement fédéral, avait les droits qu'il fallait respecter. Ce procès n'est pas encore décidé, mais je crois que l'on concède que le propriétaire riverain, que ce soit un particulier ou une compagnie devra être indemnisé de ses droits.

M. J. A. CURRIE: De qui le propriétaire a-t-il obtenu son titre?

M. CONMEE: Du gouvernement fédéral des Etats-Unis.

M. J. A. CURRIE: Non de l'état du Michigan.

M. CONMEE: Il a obtenu la législation de l'état du Michigan.

M. J. A. CURRIE: Il a obtenu le titre.

M. CONMEE: Comment l'état du Michigan peut-il lui avoir donné un titre l'autorisant à exploiter une chute d'eau lorsque cet état n'est pas propriétaire du sol?

C'est le gouvernement fédéral qui vend toutes les terres aux Etats-Unis. L'état du Minnesota, à l'exception des terres qui lui ont été données pour les écoles et pour autres fins, ne possède pas un pouce du sol de l'état, et c'est la même chose dans l'état du Michigan.

M. J. A. CURRIE: J'en suis peiné pour l'honorable député (M. Conmee), mais il se trompe du tout au tout. Le cas qu'il cite montre seulement qu'il ne connaît pas la situation. Le fait est que l'état du Michigan a accordé ces droits à un particulier et lui a donné un titre de pleine propriété du sol sous la rivière. La question est venue devant les tribunaux qui ont décidé que si le parlement fédéral s'emparait d'une chute d'eau il devait en indemniser le propriétaire. Quant à ce

que l'honorable député a dit au sujet des états qui ne sont pas propriétaires le sol dans leurs limites, il n'y a pas un état de l'Union qui souffrirait que l'on conteste ses droits à la terre.

M. CONMEE: L'honorable député (M. J. A. Currie) ignore complètement l'histoire des Etats-Unis. Je ne prétends pas que ce que j'ai dit au sujet de cette question s'applique à des états comme l'état de New-York. Mais quant à l'état du Michigan, l'état du Minnesota et autres, ils sont exactement dans la même situation que les provinces canadiennes du Nord-Ouest. Ils ne sont pas propriétaires du sol.

L'hon. M. HAGGART: Qui est propriétaire des forces hydrauliques du Saint-Laurent dans l'état de New-York—est-ce l'état de New-York ou le gouvernement fédéral américain?

M. CONMEE: Je ne parlerai pas de l'état de New-York qui était une colonie de la couronne avant de devenir un état.

L'hon. M. HAGGART: Il a été décidé que l'état de New-York était le propriétaire.

M. CONMEE: Mon honorable ami (M. J. Haggart) a entendu lire dans cette Chambre des documents qui devraient l'éclairer à ce sujet. L'état de New-York n'a aucun pouvoir et ne peut accorder aucun droit à personne sur le fleuve Saint-Laurent. Il n'a non plus aucune juridiction législative.

Il a accordé certaines concessions d'eau à la compagnie même dont le bill nous a fait siéger l'autre jour toute la nuit, mais avant que le titre put être complet, il a fallu qu'il fût ratifié à Washington.

L'hon. M. HAGGART: L'honorable député devrait savoir faire la distinction. L'autorité fédérale à Washington a droit de légiférer dans les questions de navigation, et les droits des états qui pourraient venir en conflit avec l'autorité fédérale à ce sujet ne sont pas reconnus. Mais tous les profits que pourront faire ceux qui utiliseront les forces hydrauliques du Saint-Laurent dans les Etats-Unis appartiennent à l'état dans lequel elles se trouvent.

M. CONMEE: Non, cette question a été très longuement débattue dans les Etats-Unis. Le cas le plus important est celui qui a surgi au sujet de la construction de bassins sur la rivière Saint-Clair dans l'état du Michigan, à Détroit. On prétendait que le propriétaire riverain avait certains droits qu'il fallait satisfaire avant même que le gouvernement des Etats-Unis put construire un bassin à cet endroit. C'est un peu différent au Canada où la couronne est maîtresse du droit riverain.

L'hon. M. HAGGART: Comment un particulier peut-il obtenir son droit du gouvernement fédéral?

M. CONMEE: Je suppose qu'il le peut.

M. J. A. CURRIE: L'honorable député revient encore une fois à la question des pouvoirs hydrauliques. Je n'aime pas à le voir mêler à cette discussion la question des chutes d'eau. Restons-en au point qui nous occupe. Quelle est l'autorité aux Etats-Unis qui émet les permis de pêche dans les Grands lacs?

M. CONMEE: Mon honorable ami (M. J. A. Currie) a de l'eau dans le cerveau aujourd'hui. Je ne suis pas responsable de ce que les divers états peuvent avoir fait. Les provinces canadiennes ont fait des règlements pour les pêcheries, et la province d'Ontario perçoit des droits de pêche sur ses permis.

Les états de l'Union font de même.

L'hon. M. HAGGART: Comme le ministre de la Justice (M. Aylesworth) est maintenant à son siège, on pourrait lui permettre de remplir sa fonction.

M. CONMEE: L'honorable député (M. J. Haggart) exige une autorité plus haute que la mienne? J'y consens volontiers.

M. J. A. CURRIE: La question est simplement celle-ci: les gouvernements d'états consentent-ils à céder toute l'autorité au gouvernement fédéral? C'est une question très simple, et je suis sûr que le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) se rendra compte qu'elle n'est pas seulement simple, mais absolument topique.

Sir WILFRID LAURIER: La question posée par l'honorable député a sa raison d'être. Je crois qu'à l'heure actuelle la doctrine acceptée aux Etats-Unis est que le droit de conclure des traités l'emporte sur tout autre et prime les droits des états. Je n'accepte pas tout ce qu'a dit l'honorable député de Simcoe quant aux attributions relatives des états et de l'autorité fédérale. Mais dans l'espèce, je crois qu'il est reconnu aujourd'hui que le droit du gouvernement de Washington de conclure des traités est suprême et prime l'autonomie des états.

L'hon. M. HAGGART: Il est certain que c'est l'autorité en vertu de laquelle des arrangements ont été conclus. Le droit de l'autorité fédérale de conclure des traités prime les droits des états, et le gouvernement de Washington prétend avoir le droit de faire des négociations de cette sorte, bien qu'il puisse s'agir de propriétés d'un état.

(Rapport est fait du projet de résolution.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

L'hon. M. TEMPLEMAN demande à déposer un projet de loi (n° 192), tendant à modifier la loi des pêcheries.

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

ADOPTION D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES TITRES DE BIENS-FONDS.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 125) portant modification de la loi des titres de biens-fonds.

—Monsieur l'Orateur, l'enregistrement des titres en territoire non organisé est réglé par le gouvernement fédéral. Dans ce qu'on appelle aujourd'hui les territoires du Nord-Ouest, c'est-à-dire dans le pays situé au nord des trois provinces de la plaine de l'Ouest, il est pourvu dans la loi des titres de propriété aux formalités de l'enregistrement dans ce territoire. Jusqu'ici, il n'a été concédé ou transporté que fort peu de titres de propriété dans ce territoire; cependant, il s'est produit des cas dans lesquels les conditions ayant été remplies, il y a lieu d'accorder un titre.

Or, il n'a pas été pris de mesure jusqu'ici pour l'enregistrement de tels titres dans ces territoires; et comme le nombre de titres à enregistrer est encore très petit, l'établissement d'un bureau d'enregistrement distinct n'est pas jugé opportun pour le moment; c'est pourquoi nous proposons de modifier la loi de manière à permettre l'enregistrement à Ottawa des titres acquis dans les territoires du Nord-Ouest. C'est une simple mesure provisoire, prise en attendant l'établissement d'un bureau distinct dans le territoire même.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu une 2e fois, examiné en comité, lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES INDIENS.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) propose la 2e lecture du projet de loi (n° 141) portant modification de la loi des Indiens.

—Monsieur l'Orateur, ce projet de loi comprend trois dispositions parfaitement distinctes. La première, tend à mieux sauvegarder les propriétés des Indiens. Sans doute, c'est un principe reconnu que les Indiens ont seuls le droit d'occuper leurs réserves. Mais de l'avis des fonctionnaires du département de la Justice, la procédure à suivre en vue de faire respecter ce droit n'est pas tout à fait ce qu'elle devrait être, et c'est sur le conseil du département en question que je demande cette modification. Le second article a trait aux conventions conclues par les Indiens et qui engagent leurs bandes ou fonds communal. Sans doute, il a toujours été compris qu'aux termes de la loi des Indiens, que les fonds de la bande et les propriétés des Indiens, c'est-à-dire les propriétés de la tribu, ne peuvent être engagés aux termes d'une convention conclue par les Indiens, si ce n'est avec l'assentiment des autorités fédérales. Cependant, il semble exister quelque doute à cet égard, et on croit utile de dissiper ce doute en insérant dans la loi la disposition de l'article 2.

L'hon. M. HAGGART: L'effet sera-t-il rétroactif?

L'hon. M. OLIVER: Non, l'effet ne doit pas être rétroactif.

L'hon. M. HAGGART: C'est possible cependant.

L'hon. M. OLIVER: Ce n'est pas ce qu'on a en vue. L'article 3 a pour objet d'établir incontestablement le droit de l'Indien aux sommes qui lui sont attribuées par l'Etat, c'est-à-dire de soustraire ces sommes à toute possibilité de saisie judiciaire.

L'hon. M. HAGGART: Je ne suis pas sûr de bien comprendre l'article 1er. Cela s'applique aux différends qui pourraient s'élever entre des particuliers ou des compagnies et les Indiens relativement au droit de propriété de certains terrains.

L'hon. M. OLIVER: Oui.

L'hon. M. HAGGART: Et la décision en est remise à la cour d'échiquier?

L'hon. M. OLIVER: Oui.

L'hon. M. HAGGART: A qui dans le moment appartient la juridiction en cette matière.

L'hon. M. OLIVER: Voilà là précisément d'où vient la difficulté. Bien que la situation soit clairement défini dans la loi, rien n'indique la procédure à suivre, et c'est ce que va régler le présent amendement.

L'hon. M. HAGGART: A-t-on pensé en rédigeant ce projet qu'il en pourrait être fait application à la difficulté actuellement soulevée par les sauvages d'Oka?

L'hon. M. OLIVER: Non.

L'hon. M. HAGGART: Elle s'y applique tout de même. En ce qui concerne la propriété de ce domaine en particulier il semble que les tribunaux de la province de Québec se soient attribué le droit d'en décider. Maintenant on leur enlève cette juridiction pour la donner à la cour d'échiquier. Cela vaut peut-être mieux, mais nous voulons être mis au courant des faits.

L'hon. M. OLIVER: Parfaitement. La présente loi n'a aucun rapport avec l'af-

faire d'Oka, où la question à décider par le tribunal était de savoir si le domaine contesté est bien une réserve indienne. Des procédures ont été instituées, et un premier pas a été fait. Ainsi que la Chambre le sait déjà, nous avons pris des mesures pour porter la question devant le conseil privé. Le présent projet de loi n'a trait en aucune façon à ce procès.

M. SPROULE: Il serait pourtant très raisonnable de supposer que cette loi trouvera là son application. L'article dit:

Si quelque personne retient la possession de quelque terrain réservé ou prétendu réservé pour les sauvages ou si les dits terrains sont occupés ou revendiqués par un tiers à l'encontre des sauvages....

Il appartiendra à la cour d'échiquier de se prononcer sur le cas. Il faut bien supposer par conséquent qu'à l'avenir la présente loi s'appliquera à tous les cas de cette nature. Dans ces causes, la procédure a été instituée il y a quelque temps déjà devant d'autres tribunaux.

L'hon. M. OLIVER: Oui, et si elles n'étaient pas déjà devant les cours, cette loi devrait, je crois s'y appliquer comme cette affaire d'Oka se trouve en ce moment devant un tribunal qui en fait l'examen. . .

L'hon. M. HAGGART: La dernière difficulté, celle qui a pris naissance il y a une couple de mois, n'a pas encore été portée devant les tribunaux.

L'hon. M. OLIVER: Un exposé de faits a été soumis aux tribunaux en vue d'une décision à obtenir sur la question de savoir si ce domaine est bien une réserve indienne; et, tant qu'une décision n'aura pas été rendue dans l'affaire, il ne serait pas convenable d'intervenir. Quoi qu'il en soit, la nécessité d'une pareille loi s'impose. C'est là notre ferme conviction, et, par suite, il nous est bien difficile de consentir à une remise de l'affaire à plus tard, par cela que des procès actuellement débattus devant les tribunaux en pourraient être affectés. S'il y avait danger d'un conflit, j'aimerais encore mieux introduire une exception dans la loi. Mais je crois que cela n'est pas nécessaire.

M. SPROULE: Le ministre de la Justice est là tout près, et la chose me paraît avoir assez d'importance pour que nous prenions l'avis du ministère de la Justice.

M. SCHAFFNER: Je demanderai au ministre de laisser ce projet en suspens pour ce soir, vu l'absence de certains députés qui aimeraient peut-être à se trouver là quand le bill sera adopté.

L'hon. M. OLIVER: L'opinion du ministre de la Justice est que, du moment qu'une action est intentée, l'objet en dispute échappe à l'application de toute loi rendue subséquemment. Cela me paraît juste, et il est raisonnable de supposer qu'il en doit être ainsi.

L'hon. M. HAGGART: Des lois qui interviennent après le fait doivent nécessairement s'interpréter comme ne s'y appliquant pas. La difficulté dont il s'agit a pris naissance à l'occasion de terrains ou l'on serait allé couper du foin; et cette question du droit d'abattre des arbres sur ces terrains, ou plutôt le droit même à la propriété n'a pas encore été soumis aux tribunaux. Par cette loi, il faudra donc que l'affaire soit portée devant la cour de l'échiqueir. Toutes ces disputes qui s'élèvent au sujet des terres indiennes devront, je crois, être décidées par ce tribunal.

L'hon. M. OLIVER: Telle est l'intention de la loi.

M. SPROULE: Je vois que l'article 2 déclare ce qui suit:

Nulle contrat ou nulle convention engageant ou paraissant engager les deniers ou les valeurs ou ayant trait d'une façon quelconque aux deniers ou aux valeurs mentionnés au présent article.... ne sera valable ni n'aura vigueur et effet tant qu'il ou elle n'aura pas été approuvé par écrit par le surintendant général.

Cette disposition comprend dans ses termes les annuités versées aux sauvages.

L'hon. M. OLIVER: Oui.

M. SPROULE: Il en résulte qu'ils ne peuvent trafiquer de leurs droits que du consentement du surintendant général des affaires indiennes

L'hon. M. OLIVER: C'est ce que nous avons voulu.

M. SPROULE: Je croyais que c'était la loi en vigueur?

L'hon. M. OLIVER: Tout le monde supposait que c'était la loi, mais apparemment il y a eu erreur à cet égard, et nous tenons à dissiper tout doute possible. Il ne s'agit nullement d'une innovation, de l'inauguration d'un nouveau système; il s'agit tout simplement de consacrer ici un principe reconnu et admis de tous.

L'hon. M. HAGGART: Cette disposition a-t-elle un effet rétroactif?

L'hon. M. OLIVER: Non.

L'hon. M. HAGGART: Cet article ne couvrirait pas les deniers appliqués d'une manière injustifiable, de l'agrément seul du département des chemins ou réfections, et sans le plein et entier consentement des Indiens, au sens voulu par la loi? Cet article ne s'applique pas au passé; il ne prévoit que l'avenir.

L'hon. M. OLIVER: A mon avis, il ne saurait légalement s'appliquer au passé; d'ailleurs, en matière d'administration, cette rétroactivité ne doit pas exister; il ne faut viser que l'avenir.

M. McKENZIE: Cette loi doit-elle s'appliquer aux termes des Indiens dans les autres provinces??

L'hon. M. OLIVER: Oui.

M. McKENZIE: Je m'explique difficilement qu'on enlève à la cour suprême le droit d'instruire une cause entre un Indien et un particulier en Nouvelle-Ecosse. Cette disposition rend-elle la cour suprême incompétente à juger un litige à l'égard de terrains ou d'empiètements et qui se résumeraient à peu de chose? A mon avis, ces causes devraient être instruites par la cour suprême de la province, sans qu'il faille les porter devant la cour d'échiquier, ce qui constitue, à nos yeux, un recours de mérite fort problématique.

La cour d'échiquier ne siège qu'une fois tous les deux ans, dans notre province, et on est d'avis qu'il est fort difficile d'obtenir de ce tribunal un redressement de grief. Il n'arrive pas souvent que nous ayons des procès avec les indiens, seulement, quand ces litiges surgissent, nous voudrions jouir du droit de suivre, pour leur règlement, le mode en vogue pour les procès ordinaires. Quant à savoir si la loi est, oui ou non, rétroactive, j'en conviens, elle ne le saurait être, à moins qu'on ne statue expressément en ce sens, mais il en va tout autrement, quand il s'agit de juridiction. En ce qui concerne les droits, elle n'est pas rétroactive; elle le serait, en matière de compétence des tribunaux.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour la discussion des articles.)

Sur l'article 1er.

L'hon. M. HAGGART: Cet article consacre toute l'ancienne procédure et les recours existants sous l'empire de la loi primitive et en même temps elle établit ce nouveau recours?

L'hon. M. OLIVER: A mon avis, on pourrait diriger devant les cours locales une poursuite pour empiètement ou une poursuite de moindre importance; mais c'est la cour de l'échiquier qui serait le tribunal compétent pour les actions plus importantes.

L'hon. M. HAGGART: Il faudrait mieux élucider ici la pensée du législateur.

Sur l'article 2.

L'hon. M. HAGGART: Cette disposition est certainement rétroactive. Elle doit nécessairement s'appliquer à des conventions intervenues par le passé.

L'hon. M. OLIVER: Si l'honorable député est de cet avis et qu'il soit possible de parer à cet inconvénient par quelque modification du texte, je m'y prêterai volontiers.

M. BARNARD: Puisque le ministre s'occupe de l'amendement de la loi des indiens, a-t-il songé à l'importance de modifier l'article 89 de la loi? Cet article statue sur l'emploi des recettes provenant de la vente d'une réserve indienne et prescrit en réalité que 50 p. 100 seulement de ces recettes peuvent être données aux indiens.

Il me semble que, dans certaines circonstances, le Gouvernement pourrait utilement exercer sa discrétion et attribuer aux Indiens une somme plus élevée, au lieu d'en constituer nos fonds à leur bénéfice. Ainsi, l'affaire de la réserve des Songhees à Victoria est une question brûlante et on a éprouvé mille difficultés à obtenir des Indiens l'abandon de cette réserve. En réalité, en dépit de tous les efforts tentés, rien n'a encore abouti. A mon avis, une des plus graves difficultés, c'est que l'Indien ne voit pas trop où il trouvera un prix suffisamment élevé pour l'engager à se dessaisir de sa réserve. Si une des raisons alléguées par ces Indiens pour justifier leur désir de demeurer sur ces terres est bien légitime, il me semble que rien n'empêcherait de leur accorder une plus forte partie sinon la totalité même du prix de vente. Ils disent que nombre de leurs jeunes gens, garçons et filles, travaillent dans les fabriques et autres établissements de la ville, puis ils ajoutent que comme cette réserve est à proximité, ils ne veulent pas qu'on les dérange. S'ils sont assez éclairés pour travailler dans les fabriques, ils peuvent parfaitement gérer leurs propres affaires. Qu'on biffe de l'article les mots " ne dépassant pas 50 p. 100" et qu'on laisse à l'exécutif le soin d'user de sa discrétion dans la gestion des recettes, soit en constituant un fonds, soit en remettant ces deniers directement aux Indiens eux-mêmes, et on aura ainsi fait faire un pas important au règlement de cette question épineuse.

L'hon. M. OLIVER: Le Gouvernement ne saurait adopter pareille conduite, sans aller à l'encontre des traditions bien établies, touchant nos rapports avec les Indiens.

C'est chose généralement admise que le revenu des propriétés des Indiens ne peuvent être touchés. La présente loi qui permet de payer 50 p. 100 directement est un grand pas en avant de l'ancienne loi, et je doute que l'on permette d'une façon générale que l'on paie une plus forte pro-

portion que cela. Je comprends dans quelle situation difficile se trouve mon honorable ami, mais je préférerais beaucoup pourvoir à ce cas particulier qui est très exceptionnel, au moyen d'une loi spéciale, plutôt que de modifier la loi générale pour régler un cas spécial.

M. BARNARD : Si nous pouvions être certains qu'une loi spéciale serait votée dans ce cas particulier, alors, il n'y aurait peut-être pas besoin de faire cet amendement. Mais je suis certain que ce cas n'est pas le seul. J'en connais un autre dans les limites mêmes de la ville de Vancouver, dont les citoyens désirent beaucoup voir disparaître la réserve voisine de leur ville. Il n'y a pas très longtemps encore, le ministre de l'Intérieur a fait des efforts pour s'entendre avec les Indiens au sujet de cette réserve. Il était prêt à leur offrir une certaine somme en argent, qui se serait élevée à $2,000 par famille pour quarante familles. Les Indiens demandaient davantage, mais le ministre a dit qu'il ne pouvait donner que 50 p. 100 de la valeur de la réserve. Dans ce cas-là si l'on adoptait l'amendement qui est proposé, nous aiderions beaucoup au règlement de cette question.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

L'hon. M. HAGGART: Quelles questions seront soumises à la Chambre après le congé?

L'hon. M. FIELDING: Nous continuerons à discuter les bills que nous avons discutés aujourd'hui, et qui n'ont pas été adoptés—les bills de moindre importance. Dès le premier jour, nous pourrons discuter presque tous les bills à l'exception du bill de la marine.

(La motion est adoptée et la séance est levée à six heures.)

INDEX

DEUXIEME SESSION — ONZIEME PARLEMENT

Première partie : index par noms des membres, page i ; deuxième partie : index par sujets, page lvii ; troisième partie : index des projets de loi, page lxxvii.

1re PARTIE---NOMS

ALLARD, Albert, *Ottawa.*

Présentation à la Chambre, 7173.

ALLEN, Henry-Edgarton, *Shefford.*

QUESTION.

Médecin milit. du commandement de Québec, 1889.

ARMSTRONG, Joseph-E., *Lambton-Est.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Administration du fonds de terres des Indiens, 8240; brise-lames à Burks-Head, 1036; Canal de la Trent, 3291; dépenses casuelles de l'agriculture, 235; dragage en Colombie-Anglaise, 6489; élévateur de Port-Colborne, 3295; encouragement de la réfrigération, 7761; hôtel de la Monnaie, construction d'une affinerie, 586; île Lennox et Port-Hill (quai à l'), 2844; traitement du personnel des Affaires indiennes, 362, 379; traitement du personnel de l'Agriculture, 227; traitement du personnel des Postes, 7046.

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Discussion générale, 7618.

DOCUMENTS.

Collège militaire, 3347; état des travaux faits en dehors de l'Imprimerie nationale, 435; itinéraires de la poste rurale, 1459; nomination d'un peseur à Montréal, 1635.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Attitude des agents d'immigration américains, 7315; conservation des ressources naturelles, 6483; omission du compte rendu des débats, 8284; relations commerciales avec l'Allemagne, 2778; surtaxe sur les importations allemandes, 3889.

ARMSTRONG, Joseph-E.—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence: disc. des articles, 2783.
Convention suppl. franco-canadienne: disc., gén., 759.
Immigration: disc. des art., 6131.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5938 et suiv.
Personnel administratif: disc. des art. 7681 et suiv.
Service de la marine: disc. gén., 4677; disc. des art., 7844.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5641 et suiv.; 6600.
Commission des ressources naturelles: dépôt, 1678; disc. gén., 6684; disc. des art., 6690.
Pari aux courses: disc. gén., 936, 6849.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc., 189.
Primes au pétrole: disc., 7883.
Tarif douanier: disc., 6325.

QUESTIONS.

Absence du ministre des Postes, 279; administration des postes, 6098; bétail des fermes expérimentales, 4557; chevaux de l'artillerie, frais de transport et de remonte, indemnités, 830; commission des ressources naturelles, 1263, 1681; convention franco-canadienne, 1263; distribution postale, 1262; embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, 1443; exportation de produits laitiers et agricoles, 1073; inspecteurs de dragage, 6864; maladies des fruits et des légumes, 674; maladie des porcs,

ARMSTRONG, Joseph-E.—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

2562; peseur à Montréal, 1263; poste de Dixon, 3479; poste rurale, 270, 828, 1883; poste de Troy (N.-E.),7674; relations commerciales avec l'Allemagne, 273, 830; recensement de 1911, 2563; service du courrier à Blairmore, 8274; traitement des inspecteurs des postes, 3345.

ARTHURS, James, *Parry-Sound.*

BUDGET.

Discussion générale, 2052.

Discussion des crédits:

Edifice public à Roberval, 982.
Essayerie de Vancouver, 8169.
Service ambulant des postes, 6076.

DOCUMENTS.

Canal de la baie Georgienne (disc.), 3727.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Eaux navigables: disc. des art., 6561.

QUESTIONS.

Barrages temporaires au lac Nipissing, 893; écluses dans Ontario, 2305; gardien de quai à Magnetawan, 7676; itinéraire postal Powassan-Nipissing-Rastoul, 111; mouvement des grains, 467; Nipissing (lac), travaux d'amélioration, 1260.

AYLESWORTH, Hon Allen-B., *York-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Traitement du personnel de la Justice, 264.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Arrestation en territoire canadien par la police américaine, 900; explication sur un fait personnel, 8781; franchise postale, 8197; grâce de Mme Robinson, 976; juridiction fédérale sur les compagnies financières, 3387; libération de deux détenus, 7448, 7567, 8766; magistrature en Colombie-Anglaise, 11; magistrature du Manitoba, 5934; observ. sur un fait personnel à M. Miller, 7082; représentation de Québec et d'Ottawa, 1382; rétrocession de la réserve Saint-Pierre, 7545; rôle de la couronne dans les cas de condamnation à mort, 2862; succession du juge Dubuc, 2402; usage réciproque des canaux, 5493.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Biens en déshérence: dépôt, 7352; disc. des art., 8804; adoption, 8808.
Champs de bataille: dépôt, 6215.
Cour d'échiquier: dépôt, 5273; disc. des art., 6528; adoption, 6533.
Douanes et pêcheries, dépôt, 3475; disc. gén., 6535; adoption, 6536.
Magistrature de Québec et de Manitoba: dépôt, 7361; disc. des art., 8803; adoption, 8804.

AYLESWORTH, Hon. Allen-B.—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Prisons et maisons de correction: dépôt, 8270; disc. des art., 8802; adoption, 8803.
Service de la marine: disc. des art., 7794 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Loi électorale, disc. des articles, 1339.
Loi des ch. de fer (bill n° 3): disc. générale, 480; (bill n° 5): disc. gén., 512.
Pari aux courses: disc. gén., 952; disc. des art., 6899, 6941 et suiv.
Trafic illégal du minerai d'or et d'argent: disc. gén., 2283; disc. des art., 2286.
Western Canada Power Co.: disc. des articles, 3626 et suiv.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Biens en déshérence: dépôt, 6865; disc., 7349.
Magistrature de Québec et du Manitoba: dépôt, 6967; disc., 7352 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Séparation des détenus: disc., 151.

QUESTIONS.

Affaires pendantes à la cour supérieure de la prov. de Québec, 1447; Alfred Delancette, 9110; Arthur du Tremblay, 9110; L. F. Clarry, 6746; cour du banc du roi, 5118; franchise postale (usage de la) au départ. de la Justice, 1274; juge Britton, 7170; juge Prendergast, 3687; loi des procès expéditifs, 1452; organisateurs de compagnies, 5388; police fédérale, 1064; pêcheries de l'Atlantique au tribunal de La Haye, 283; succession du juge Dubuc, 2085; usage des canaux de New-York, 4367; voie d'accès au pont Victoria, 6216; voies fluviales, 3337.

DOCUMENTS.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co.: observ., 1644; affaires en délibéré à la cour supérieure du Bas-Canada (disc.), 1897; affaire Walter Blythe (disc.), 2119 et suiv

RAPPORT.

Rapport annuel du ministre de la Justice: dépôt, 7.

BARKER, Samuel, *Hamilton-Est.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Ateliers à Moncton, 3096; bois créosoté, 3649; canal de Soulanges, 3278; études et tracé d'une voie à la baie d'Hudson, 3237; fleuve Saint-Laurent, section Kingston-Brockville, 4059; Intercolonial, crédit général, 3262 et suiv.; pont de Québec, 3247 et suiv.; quai à Richibouctou, 3637; traitement du personnel des Postes, 7037; Transcontinental: études et construction, 5538 et suiv.

DOCUMENT.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co. (disc.), 1646.

BARKER, Samuel—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5879; étrangers dans les couloirs de la Chambre, 7566; explication sur un fait personnel, 6971.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1183.
Eaux navigables: disc. gén., 5988; disc. des art., 7338 et suiv.
Enquêtes sur les coalitions de commerce: disc. des art., 7278.
Fonds de pension des employés de l'Intercolonial: disc. des art., 1212.
Gratifications aux volontaires: disc. des art., 8501.
Immigration: disc. des art., 6135; 6190.

D'initiative parlementaire:

Divorce d'Edna-Shibley De Mar: 1re lect., 8780; 2e lect., 8801; 3e lect., 9085.
Pari aux courses: disc. gén., 942, 6833.
Western Canada Power Company: disc. des articles, 3628 et suiv.

RAPPORTS.

Attitude du comité dans l'affaire Lumsden, 6380.
Journée de travail (disc.), 3075.
Renvoi du rapp. de l'auditeur gén. au comité des comptes publics (disc.), 641.
Séciation des déblais du Transcontinental, disc. d'un rapp. du comité d'enquête, 4310.

BARNARD, George-Henry, *Victoria (C.-A.).*

BUDGET.

Discussion générale, 1769.

Discussion des crédits:

Rivière Campbell, 4523; fleuve Columbia, 4524.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Journée de travail, disc. gén., 1330.
Loi des Indiens: disc. des art., 6256.
Service de la marine; disc. gén., 4423.

D'initiative parlementaire:

Ligne du fleuve Nelson: disc. des art., 5527.
Pari aux courses: disc. gén., 936.

QUESTIONS.

Armement des corps d'artillerie de place de la pièce de 12, 1900; armement de la place d'Esquimault, 1074; bâtiment de l'immigration à Victoria, 2307; batterie de Rod-Hill, 2419; canal de l'île Pender, 2561; chs de fer de la Colombie-Anglaise, 6261; concessions de terre aux volontaires de la campagne sud-africaine, 1681; édifice de l'immigration à Victoria, 1447; effectif des corps d'artillerie de place, 2263; faits concernant le 5e rég. d'artillerie de place, 2264; ingénieurs ordinaires des Travaux publics, 2420; journée de travail, 3081; navire *William-Joliffe*, 2307; William Cullum, 1616.

BEATTIE, Thomas, *London.*

INCIDENT.

Traitement des immigrants, 6968.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Primes aux volontaires: disc. gén., 6742.
Service de la marine: disc. gén., 5265.

D'initiative parlementaire:

Loi électorale: disc. des articles, 1367.
Pari aux courses: disc. gén., 930.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Minerai de zinc: discussion, 6119.

QUESTIONS.

Accise de Goderich, 4159; loi sur les banques, 3114.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3077.

BEAUPARLANT, Aimé-M., *Saint-Hyacinthe.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Actions en dommages contre l'Intercolonial, 3109.

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 7445.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 3894.

D'initiative parlementaire:

Personnel administratif: dépôt, 5930.

BELAND, Henri-Séverin, *Beauce.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4346.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Prévention de la tuberculose, 1472.

QUESTION.

Inspecteurs des cargaisons, 676.

BICKERDIKE, Robert, *Montréal, div. Saint-Laurent.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8886.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 799.
Immigration: disc. des art., 5861, 6186 et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6642 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Marchands de détail: disc. des art., 8460, 8845 et suiv.

BLACK, Judson-Burpee, *Hants.*

INCIDENT.

Impureté de l'eau sur l'Intercolonial, 1376.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1169, 1188.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5968.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6644.

D'initiative parlementaire:

Ligne Dominion-Atlantic: 1re lect., 5927; 2e lect., 6175; 3e lect., 6522.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Affermage de l'Intercolonial: dépôt, 2427.
Prévention de la tuberculose: disc., 1473.

BLAIN, Richard, *Peel.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bureau de poste-succursale à Québec, 878; canal de Lachine, 3276 commissaires des ch. de fer, 3302; dragage en Colombie-Anglaise, 6484 et suiv.; dragage dans Québec et Ontario, 6467; droits d'entrée sur les fruits, 7011; édifice public à Lachine, 704; édifice public à Roberval, 997; édifice public à Westmount, 1019; explication sur un fait personnel, 7448; Intercolonial, crédit gén., 3268; matériel de dragage, 4995 et suiv.; Mount-Forest, édifice public, 7905; observatoire d'Ottawa, 566; pont de Québec, 3243 et suiv.; traitement du personnel des Affaires indiennes, 436; traitement du personnel de l'Immigration, 8919; travail supplémentaire aux distilleries, 1408; quai à Saw-Pit (N.-E.), 1241.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Observ. sur un fait personnel à M. Miller, 4170; précaution contre la rage, 4792.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: disc. des art., 8319.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5957 et suiv.
Numéraire: disc. des art., 6984 et suiv.
Personnel administratif: disc. des art., 7691 et suiv.
Service de la marine: disc. des art., 7826.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5660 et suiv., 6694 et suiv.
Ch. de fer central de la Saskatchewan: disc. des art., 5018.
Divorce de James-Thornton Brownridge: 1re lect., 7172; 2e lect., 7642.
Institut Notre-Dame des Missions: disc. des art., 3315 et suiv.
Loi des ch. de fer (bill n° 3): disc. gén., 479.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4146 et suiv., 6094.

BLAIN, Richard—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Enquête sur les coalitions commerciales: disc., 7246.
Loi des graines de semence: disc. gén., 855.

QUESTIONS.

Cigarettes, fabrication et importation, 664; droit d'importation sur les linotypes, 6745; gardien du phare de la baie St-Laurent, 4559; navires de l'Etat, 3681; travaux au port d'Inverness, 4773.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 2559, 3047.

BEST, John, *Dufferin.*

Présentation à la Ch., 1828.

DOCUMENTS.

Commis. parlementaires, 5808.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence: disc. des articles, 2801 et suiv.
Service de la marine: disc. gén., 4645.

D'initiative parlementaire:

Marchands de détail: disc. des art., 9018.

QUESTIONS.

Commis parlementaires, 4774, 5278; vallée de la riv. de la Paix, 4561.

BLONDIN, Pierre-Edouard, *Champlain.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Edifice public à Roberval, 985; édifice public à Shawinigan, 1005.

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 8526.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4710.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental, 2741.

QUESTIONS.

Avaries au canal Chambly, 2624; dragage du St-Maurice.

BORDEN, Hon. sir Frederick, *King (N.-E.)*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Appointements des fonctionnaires civils, 9003; bâtiments militaires, 1022, 1030; citadelle de Québec, 1021; entretien des propriétés milit., 9000; exercices annuels de la milice, 8992; travaux topographiques,

BORDEN, Hon. sir Frederick—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

9004; matériel militaire, 8984; monuments militaires, 9004; secours au 65e régiment, 8998; au 5e régiment, 8999; milice, service du génie, 8998.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Cadets du Collège milit. à Ottawa, 9014; chantiers marit. d'Halifax et d'Esquimault, 2069; concessions de terre aux volontaires du Sud-Africain, 9010; coût du navire *Rainbow*, 3953; question de règlement, 1689; revue de Petewawa, 5572.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Collège militaire: dépôt, 6111; disc. gén., 6439.
Ferme Baby: dépôt, 6114; disc. des art., 6273, 6339.
Pensions militaires: dépôt, 6439; disc. des art., 6536; adoption, 6540.
Service de la marine; disc. gén., 3482; disc. des art., 7831 et suiv.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Collège militaire: dépôt, 2777; disc., 6102.
Ferme Baby: disc., 6111.
Pensions militaires: dépôt, 2776; disc., 6349, 6438.
Vente de terrains militaires: dépôt, 2777.

QUESTIONS.

Accusations contre 2 off. d'intendance, 2414; allocations de campement, 1269; allocation d'inspection dans la milice, 1622; allocations de présence aux écoles d'instruction, 1076; appareils à fausse cible, 1879; armement et approvisionnement de la milice en temps de guerre, 890; armement des cadets, 277; armement des corps d'artillerie de place de la pièce de 12, 1901; armement de la place d'Esquimault, 1075; armement de l'artillerie de campagne, 1449; artilleurs de Kingston au cinématographe, 1259; assistance médicale aux familles d'officiers, 1687; batterie de Rod-Hill, 2419; Canadiens dans la troupe permanente, 5805; carabiniers de la Reine, 3888; casernes Stanley, 3115; cavalerie des Cantons de l'Est, 670; Chevalier (major), 670; chevaux de l'artillerie, frais de transport et de remonte, indemnité, 830; Collège militaire, quart. des domestiques, 6101; col. Scott, 9273; commis aux écritures militaires, 1453; conférence sur la défense impériale, frais, 828; concessions de terre aux volontaires de la campagne sud-africaine, 1681; concession à bail de terrains de la couronne, 274; contingents du Sud-africain, frais communs, 1271; défenses d'Esquimault et d'Halifax, 1067; dépenses d'entretien de la troupe permanente, 1069; dépenses secrètes effectuées par le départ. de la Milice, 1879; école d'instruction dans la troupe permanente, 1619; école militaire à St-Lambert, 2952; effectif de la milice, 1620; effectif des corps d'artillerie

BORDEN, Hon. sir Frederick—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

de place, 2264; emploi des aéroplanes dans la défense du pays, 1446; équipement de mobilisation, 1267; évacuation d'Esquimault par la garnison anglaise, 277; faits concernant le 5e rég. d'artillerie de place, 2265; fonds patriotique du Sud-Africain, 3115; fournitures de selles et harnais au départ. de la Milice, 18; fournitures de tentes au dépt. de la Milice, 1880; frais de représentation des off. de la troupe permanente, 1618; fusil Ross: fabrication et distribution, 138; type I, 1620; type II, 5806; au concours de Bisley, 4318; poids de l'arme, 9110; gratifications aux vétérans, 5869; habillement de la milice, 1075; hausses de fusil Sutherland, 1623; hautes payes dans la milice—rôle de la troupe permanente dans l'instruction de la milice active, 1688; intendance militaire, méfaits de charge imputés aux officiers de la cie d'intend. n° 5, 139; lieut.-colonel Scott, 8518; magasins militaires, 6101; sécurité de ceux d'Ottawa, 885; réparation des effets sauvés de l'incendie, 893; major et capitaine de la Ronde, 5807; médecin militaire du commandement de Québec, 1890; navigation aérienne, 468; parc d'artillerie, 406; pièces de 12 dans les rég. d'artillerie, 1685; pratique du tir à l'école milit. de Saint-Jean (P.Q.)—coût de la salle milit. de Brandon—quartiers des soldats mariés à Winnipeg—Indemnités de logement, 1687; propriété milit. à Saint-Jean, 3951; récompenses aux vétérans des incursions féniennes, 834; 18e régiment, 9274; règlement de la milice, 673; règlements relatifs à la solde et aux allocations dans la milice, 1456; règles suivies pour l'attribution de salles d'armes à la milice, 1686; salles d'exercice et salle d'armes, 1622; service de l'intendance à Québec, 2415; sommes payées au journal le "Whig", 1878; terrains militaires, 1270; dans le comté de Frontenac, 1448; topographie militaire, 1453; tribunaux d'enquête militaires, 287; troupe permanente, 1068, 3949; effectif, frais d'entretien, 278; création de nouveaux corps, 891.

RAPPORT.

Rapport annuel du dépt. de la Milice et de la Défense: dépôt, 826.

BORDEN, Robert-Laird, *Halifax.*

ADRESSE d'adieu au Gouv. gén., 9175.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Cabano, 4101 et suiv.; Cap-à-l'Aigle, 4104; dragage dans Québec et Ontario, 6476; employés de la statistique des canaux, 3307; études et trace d'une voie à la baie d'Hudson, 3237 et suiv.; exercices annuels de la milice, 8996 et suiv.; Gaspé, 4121; Grand-Méchin, 4124; Kamouraska, 4471; pont de Québec, 3245 et suiv.; port de St-Jean, 6459; Ste-Croix, 4480 et suiv.; secours aux victimes de l'inondation en France, 3229; service de la marine, 8924 et suiv.; Transconti-

BORDEN, Robert-Laird—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

nental: études et construction, 5519, 5537; travaux études sur le Transcontinental, 3236.

DISCOURS du trône, discussion, 32.

DOCUMENTS.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co. (disc.), 1648; convention franco-canadienne, demande de documents, 112; études d'une ligne de ch. de fer dans l'Ile du Prince-Edouard, 3348; démission de l'ingénieur Lumsden, demande de documents, 111; Old-Proprietor (récif d'), naufrage de l'*Hestia* (disc.), 338; réduction du chien de mer, demande de documents, 112; traité des eaux limitrophes, demande de documents, 112.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Acte d'héroïsme du conducteur de train Reynolds, 3388; agrandissement des frontières du Manitoba, 8571; ajournement (procédure de l'), 130; attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5888 et suiv.; Barr, décès de ce député, 208; ch. de fer du lac St-Jean, 7678; commission des pêcheries du Manitoba, 2173; convention commerciale avec l'Allemagne, 4050; coût du navire *Rainbow*, 3952; délibérations du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5483; démission de l'ingénieur Lumsden, 396, 1375; documents parlementaires, 549; enseignement professionnel, 2809; exercices de tir dans le port d'Halifax, 4978; fourniture du charbon aux gardiens de phares, 9014; frais de construction du Transcontinental, 8747; franchise postale, 8224; lieut.-gouverneur de la Colombie-Anglaise, 557; magistrature en Colombie-Anglaise, 8; mise en discussion du projet relatif au pari aux courses, 6754; négociations avec les E.-U. relatives au tarif douanier, 6441; nominations dans la magistrature, 655; projet relatif à la défense navale, 547; quai à Richibouctou, 8141; représentation de Québec et d'Ottawa, 1388; séances du matin, 6440; service des trains de l'Intercolonial, 360; stations navales d'Halifax et d'Esquimault, 1903; surtaxe sur les importations allemandes, 3891, 4976; tarif américain, 5570; terres des Indiens en Alberta, 122; véto à une loi d'Ontario, 7677, 8049.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement: disc. gén., 1168, 2335.
Chs de fer de l'Etat: disc. des art., 9208.
Chutes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 9157.
Coalitions commerciales: disc. des art., 8302; observ. sur la 3e lect., 8401.
Convention suppl. franco-canadienne, disc. gén., 756.
Eaux navigables: disc. gen., 6554; disc. des art., 6056 et suiv.
Fonds de prévoyance des employés de l'Intercolonial: disc. des art., 1204 et suiv.
Immigration: disc. gén., 5830.
Irrigation: disc. des art., 6548.

BORDEN, Robert-Laird—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Journée de travail: disc. gén., 1331.
Service de la marine: observ. sur le dépôt, 1835; disc. gén., 3144; disc. des art., 7793 et suiv.; observ. sur la 3e lect., 7925 et suiv.
Subventions aux chs de fer: disc. des art., 8906.

D'initiative parlementaire:

Cie d'ass. des manufacturiers du centre du Canada: 2e délibér., 9090.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5672 et suiv., 6596, 7087 et suiv.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5107, 5583.
Loi des grains relative au Manitoba, 547.
Pari aux courses: disc. des art., 6922.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention supplémentaire franco-canadienne, 196.
Encouragement des bassins de radoub: disc., 9122.
Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental, 2743.
Modification du tarif douanier: disc., 9177.
Nomination d'un comité chargé d'examiner le règlement, 1523.
Parc des montagnes Rocheuses: disc., 6542.
Ville d'Ottawa: disc., 9157.

D'initiative parlementaire:

Eaux frontières: impressions de doc., 7570.
Enseignement technique, 1136.
Modification du règlement en ce qui concerne les questions, 1626.
Représentation proportionnelle, 144.

QUESTIONS.

Démission de M. Lumsden, 655; percepteur des douanes à Mahone, 6864; troupe permanente, 3949.

RAPPORTS.

Commission du Transcontinental (disc.), 99.
Journée de travail (disc.), 3063.
Nomination d'un traducteur des débats (disc.), 3225.
Pêche au homard (disc.), 8647.
Règlement de la Ch. des communes: disc., 8788 et suiv.

BOYCE, Arthur-Cyril, *Algoma-Ouest.*

BUDGET.

Discussion générale, 2209, 2217.

Discussion des crédit:

Quai de Kensington, 3665.

DOCUMENTS.

Goby (Mme), 177; Port-Arthur, bassin de radoub et cale de construction, 177; Sault-Ste-Marie, bassins de radoub et cale de construction, 176; trafic du canal de Sault-Ste-Marie, 4563.

BOYCE, Arthur-Cyril—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Bassin de radoub de Port-Arthur, 5281; bassin de radoub de Sault-Ste-Marie, 4054, 4172; cadeaux aux ministres de la couronne, 9221; inondations de la Trent, 5508 et suiv.; libération de deux détenus, 7447, 8762; négociations avec les Etats-Unis relatives au tarif douanier, 6748; primes à l'industrie du fer, 4319; traité Rush-Bagot, 6081, 7915.

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5790.
Cie de transmission Ottawa-Montréal: disc. des art., 9030 et suiv.
Divorce de dame Jessie-Maude-Mary Maxwell, 1re lect., 4049; 2e lect., 4157; 3e lect., 4557; divorce de dame Ada-Ann Reid: disc. gén., 5803.
International Waterways, Canals and Construction Co.: disc. gén., 2825, 3329.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 8465, 9062.
Ligne de la rivière à la Pluie: disc. des art., 6084 et suiv.
Marchands de détail: disc. des art., 9024.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Encouragement de bassins de radoub: disc., 9127.
Magistrature de Québec et de Manitoba: disc., 7357.

QUESTIONS.

Accidents aux écluses de Sault-Sainte-Marie, 884; bassin de radoub de Port-Arthur, 107; bassin de radoub de Sault Sainte-Marie, 107; concession de terres dans les réserves indiennes, 668; coût des listes électorales, 662; dock de Michipicoten, 827; dock de Sea-Gull, 108; expéditions de pulpe de bois et de bois à pulpe du Sault-Sainte-Marie, 883; ligne de Bruce-Mines, 3949; W. L. McQuarrie, 4318; navires de guerre, 4157; poste rurale dans Algoma, 1077; quai de Kensington, 1883, 2079, 3950; tracé d'une route dans la réserve indienne de Mississaga, 669.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3082.

BOYER, Gustave, *Vaudreuil.*

DOCUMENTS.

Angus Sauvé, 2140.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4750.

D'initiative parlementaire:

Caisses d'épargne: dépôt, 1522.
Marine marchande: dépôt, 1522.

BOYER, Gustave—*Suite.*

QUESTIONS.

Pêcheries de la prov. de Québec, 7313; recensement décennal, 1449; *Weekly Report*, 3679.

BRADBURY, George-Henry, *Selkirk.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Aylmer, 4086; Cap-à-l'Aigle, 4107; lac Winnipeg, 4508 et suiv.; 4513 et suiv.; observatoire d'Ottawa, 575; rapide de St-André, 6466; rivière Rouge, 4513 et suiv.; stations agronomiques, 7738; traitement du personnel du service des pêcheries, 8964 et suiv.; traitement du personnel des Affaires indiennes, 364, 388; travaux divers dans les Prov. maritimes, 627.

DOCUMENTS.

Etat des frais causés par la cession de la réserve St-Pierre, 1079; Indiens de la réserve St-Pierre, 677; instruction à l'agent Lewis relatives aux terres de la réserve St-Pierre, 1459; mission de MM. Williams et Swinford à la réserve St-Pierre, 3692; réclamation Tracy, 2085.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 2071, 2814, 2832; demande de documents, 2780; droit d'entrée sur les fruits, 7008; explication sur un fait personnel, 7915; industrie de la pierre, 7718; passe migratoire à la riv. White-Mouth, 8961; pêcheries du lac du Bonnet, 7085; pêcheries du Manitoba, 4556, 6221; règlementation des pêcheries, 3583; réserve St-Pierre; réclamation Raynor, 2072; rétrocession de la réserve St-Pierre, 7386.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: observ. sur la 3e lect., 8397.
Immigration: disc. des art., 5860 et suiv.
Loi des pêcheries: disc. des art., 8445 et suiv., 8468 et suiv.
Personnel administratif: disc. des art., 7699.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6643.

D'initiative parlementaire:

Ligne du fl. Nelson: disc. des articles, 5103, 5526, 5572.

QUESTIONS.

Concession de terre à Jean Riel, 7309; dragage de la riv. Rouge, 8652, 8674; établissements de pisciculture au Manitoba, 403; à la riv. Bur et à l'île au Serpent, 666; fusionnement de fabriques de ciment, 109; Indiens, bourgade de St-Pierre, 133; inspecteur P. Gunn, 3951; ligne de Teulon, 2083; Norris, T. C., 899; quai de Winnipeg-Beach, 7675; réserve indienne de St-Pierre, 2423, 7444.

BRISTOL, Edmund, *Toronto-Centre.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Pavage du terrain du parlement, 8586.

BRISTOL, Edmund—*Suite.*

INTERPELLATION.

Attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5909.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Enquêtes sur les coalitions commerciales: disc. des art., 7277 et suiv.
Service de la marine: observ. sur la 3e lect., 7965.

D'initiative parlementaire:

Loi électorale: disc des articles, 1352.

BRODER, Andrew, *Dundas.*

INTERPELLATION.

Usage réciproque des canaux, 5494.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Immigration: disc. gén., 5818.
Service de la marine: disc. gén., 4042.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6659.

D'initiative parlementaire:

Cie du bassin et de la traverse de Morrisburg, 1re lect., 6077; 2e lect., 6175; 3e lect., 7168.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5638, 6618.

QUESTION.

Analyse des marmelades, 4162.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3074.

BRODEUR, Hon. Louis-Philippe, *Rouville.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Traitement du personnel de la Marine et des Pêcheries, 261; dépenses casuelles, 262.

DOCUMENTS.

Old-Proprietor (récif d'); naufrage de l'*Hestia* (disc.), 315; conférence impériale (disc.), 214.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Naufrage du bac transbordeur *Bessemer* n° 2 dans le lac Erié, 1692, 1780; représentation de Québec et d'Ottawa, 1398.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Transports par eau: dépôt, 269; disc. générale, 1372; 2e lect., 1375.

D'initiative parlementaire:

Marine marchande: disc. gén., 539.

QUESTIONS.

Bouées au rocher d'Old-Proprietor, 110, 133; chenal du St-Laurent, 889; commission des pêcheries, 289, 1265; congélateurs de boitte,

BRODEUR, Hon. Louis-Philippe—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

permis d'exploitation, 270; construction des navires de l'Etat, 1059; William Cullum, 1616; défense impériale, frais de la conférence, 673; établissements de pisciculture au Manitoba, 403; à la riv. Bur et à l'île au Serpent, 666; expédition de l'"Arctic", 1071; homarderies, permis d'exploitation, 270; matériel de sauvetage, 466; nolisement du navire "Leebro", 832; quais, concession à bail, 271; recettes des pêcheries en Saskatchewan et Alberta, 1078; salaires des gardiens de phares, 1680; société de pêcheurs pour l'emmagasinage de la boitte, 1072; station navale d'Esquimault, 666; station de sauvetage à la baie de Fundy, 110; statistique de la navigation, 466; St-Charles (riv.), lots de rive, 132, 453; taxe de tonnage sur les bâtiments de commerce des Grands lacs, 1617; vapeur "Christine", 1268.

RAPPORTS.

Rapport sur la conférence relative à la défense de l'empire: dépôt, 1370.
Rapport annuel de l'inspecteur des bateaux à vapeur: dépôt, 8.
Rapport annuel du ministre de la Marine et des Pêcheries: dépôt, 8.
Rapport annuel sur la navigation: dépôt, 20.
Service de la géodésie: dépôt, 541.

BUREAU, Hon. Jacques, *Trois-Rivières-et-Saint-Maurice.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Quai à Doucet's-Landing, 4114; édifice public à Shawinigan, 1002; traitement d'un magistrat stipendiaire, 9234.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Franchise postale, 8212.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Transports par eau: disc. des art., 8411 et suiv.

BURRELL, Martin, *Yale-Caribou.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Ligne téléphonique Kamloops-Okanagan, 6500; observatoire d'Ottawa, 446; Ottawa, canal Rideau, 6496; rivière Spallumcheen, 4982; subvention aux entreprises de sauvetage, 8946; traitement du personnel des postes, 7045.

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Discussion générale, 7626.

DOCUMENTS.

Arpentage d'une réserve, 4564.

BURRELL, Martin—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Droits d'entrée sur les fruits, 7009; expulsion d'un citoyen canadien d'Allemagne, 1526; hymne national à la Chambre, 3387; lieut.-gouverneur de la Colombie-Anglaise, 555; magistrature en Colombie-Anglaise, 16.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Chutes d'eau en Colombie-Angl.: disc. des art., 8865, 9159.
Immigration: disc. des art., 6178.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5940 et suiv.
Loi des postes: disc. des art., 7717.
Service de la marine: disc. gén., 3427; disc. des art., 7865.

D'initiative parlementaire:

Cie de navig. et du ch. de fer Vancouver à l'est de Victoria: 1re lect., 1982; 2e lect., 2217; disc. des art., 5112; adoption, 5113.
Ligne de Kamloops au passage de la Tête-Jaune: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 1408.
Ligne de la rivière Kettle: 1re lect., 1436; 2e lect., 1825; 3e lect., 2353.
Ligne et houillères de Nicola-Kamloops-Similkameen: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 1408.
Loi électorale: disc. des art., 1357.
Pari aux courses: disc. des art., 6942.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Insectes nuisibles: disc., 219.

D'initiative parlementaire:

Favoritisme politique: disc., 2621.

QUESTIONS.

Arpentage de la réserve Chou-chou-way-ha, 5805; capitation sur les Chinois, 8272; dépôts aux banques, 5279; service du courrier entre Quesnel et Fort-George, 7314; R. J. Watson, 2626.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3070.

CAMPBELL, Glen, *Dauphin.*

BUDGET.

Discussion générale, 2383.

Discussion des crédits:

Archives, 7672; canal de la Trent (dern. épr.), 5911; chenal maritime du Saint-Laurent, 8948; établissements de pisciculture, 8967; lac Winnipeg, 4518; secours aux victimes de l'inondation en France, 3229; traitement du personnel des Pêcheries, 8963.

DOCUMENTS.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co., 1653 et suiv., 1663; érection d'élévateurs à grains par l'Etat, 1079; établissements de pisciculture de l'île du Serpent, 290; état des membres siégeant de la Chambre

CAMPBELL, Glen—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

des communes, 1635; pêche dans le lac du Bonnet, 290.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 1375, 2070; commission des pêcheries du Manitoba, 2270; double mandat, 7173; explication sur un fait personnel, 1440; exportation de chevaux, 4451; franchise postale, 8222; pêcheries de l'Ouest, 1902; poste de Dauphin, 3311; réserve forestière de la riv. Oka, 9012; transport de chevaux, 5082.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: disc. des art., 7289.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 785
Immigration: disc. gén., 5810; disc. des art., 5840 et suiv.
Primes aux volontaires: disc. gén., 6784; disc. des art., 8481 et suiv.
Service de la marine: disc. gén., 5462.

D'initiative parlementaire:

Chambre des communes: 1re lect., 1162.
Divorce de George-Robert Buttonshaw, 1re lect., 2860; 2e lect., 2996; 3e lect., 3678.
Pari aux courses, disc. gén., 918.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Modification du règlement en ce qui concerne les questions: disc., 1630.

QUESTIONS.

Commission des pêcheries, 288; concessions de terrains, 5278; concessions de terre au Manitoba, en 1908-1909, 1884; concessions de terre et de mine, 5869.
Coût de la section des prairies du Transcontinental, 1884.

CARRIER, Louis-Auguste, *Lévis.*

QUESTION.

Service des dépêches de Québec à Lévis, 6744.

CARVELL, Frank-Broadstreet, *Carleton* (N.-B.).

BUDGET.

Discussion des crédits:

Service à vapeur avec Cuba, 6014 et suiv.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Arrestation opérée en territoire canadien par la police américaine; quai de Richibouctou, 8049.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Immigration: disc. des art., 6204.

D'initiative parlementaire:

Accidents d'automobiles: disc. gén., 9164.
Cie des machines à papier perfectionnées: disc. des art., 3313.

CARVELL, Frank-Broadstreet—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5627 et suiv.
Institut Notre-Dame des Missions, disc. des art., 3319.
Ligne de Bouctouche: 1re lect., 8049; 2e lect., ——; 3e lect., 9085.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5575.
Loi de l'intérêt: disc. gén., 535.
Pari aux courses: disc. gén., 946; disc. des art., 6904 et suiv.
Restigouche Boom Co.: disc. gén., 5113; disc. des art., 6514 et suiv.
Usage non autorisé d'automobile: disc. gén., 9166.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental: disc., 2663.

D'initiative parlementaire:

Affermage de l'Intercolonial: disc., 2453.

RAPPORT.

Renvoi du rapp. de l'auditeur gén. au comité des comptes publics, (disc.), 639.

CASH, Edward-L., *Mackenzie.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ligne Manitoba and Northwestern, 1re lect., 1259; 2e lect., 1571; 3e lect., 2818.
Ligne Edmonton-lac-des-Esclaves: dépôt, 541; 2e lect., 785; 3e lect., 1408.
Réseau du Nord-Canadien, 1re lect., 1259; 2e lect., 1571.

CHISHOLM, Thomas, *Huron-Est.*

BUDGET.

Discussion générale, 1962.
Discussion des crédits:
Stations agronomiques, 6042, 7742.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence: disc. des art., 2807.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 767.
Immigration: disc. des art., 6163, 6186.
Loi des poste: disc. des art., 7715.
Service de la marine, disc. gén., 3908.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6656.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention supplémentaire franco-canadienne, 203.

QUESTIONS.

Emploi des aéroplanes dans la défense du pays, 1446; navigations aérienne, 468.

CHISHOLM, William, *Inverness.*

DOCUMENTS.

Moyens de communication de l'île du Prince-Edouard (disc.), 3382.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Loi des pêcheries: disc., 6235.

CLARE, George, *Waterloo-Est.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5196.

CLARK, Michael, *Red-Deer.*

Ajournement de Pâques: observ., 6001.

BUDGET.

Discussion générale, 1985.

INCIDENT.

Traitement des immigrants, 6970.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 3453.

D'initiative parlementaire:

Marchands de détail: disc. des art., 8848.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernemntale:

Enquêtes sur les coalitions de commerce: disc., 7223.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3072.

CLARKE, Alfred-Henry. *Essex-Sud.*

INCIDENT.

Sable de la riv. Ste-Claire, 6143.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence, disc. des articles, 2797.
Loi des pêcheries: disc. des art., 8470.
Transports par eau: disc. des art., 8413.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer Grand-Tronc: 1re lect., 5386; 2e lect., 5803; 3e lect., 6483.
Ch. de fer terminal d'Essex: 1re lect., 7173; 2e lect., 7642; 3e lect., 9085.
Divorce de Clifford-Buell Lillie: 1re lect. 8780; 2e lect., 8801; 3e lect., 9085.
Ligne d'embranchement de Guelph: 1re lect., 8382, 9060 et suiv.; adoption, 9085.
Ligne Erié-London-Tilsonburg. 1re lect., 3482; 2e lect., 3633; 3e lect., 6039.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4141 et suiv., 6092.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Primes au pétrole: disc., 7381.

CLARKE, Alfred-Henry—*Suite.*

RAPPORTS.

Attitude du comité dans l'affaire Lumsden: (disc.), 6375.
Sériation des déblais du Transcontinental, (disc.), 4216, 4310.

CONGDON, Frederick-Tennyson, *territoire du Yukon.*

BUDGET.

Discussion générale, 2009.

INTERPELLATION.

Franchise postale, 8230.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1183; disc. des art., 1194.
Chutes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 8866, 9144.
Service de la marine: disc. gén., 3933, 3961; disc. des art., 7808.

D'initiative parlementaire:

Divorce d'Archibald Laurie: 1re lect., 2 mars; 2e lect., 5019; 3e lect., 6039.
Pari aux courses: disc. des art., 6946.

CONMEE, James, *Baie-du-Tonnerre et Rivière-de-la-Pluie.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Administration du fonds de terres des Indiens, 8242; port de Sibley, 3671.

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 2628.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: disc. des art., 7285.
Eaux navigables: disc. des art., 7338.
Loi des pêcheries: disc. des art., 8474.
Primes à la fabrication du fer: disc. des art., 9204.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission Ottawa-Montréal: disc. des art., 9030 et suiv.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5667 et suiv.
Institut Notre-Dame des Missions, disc. des art., 3317.
International Waterways, Canals and Construction Co., 1re lect., 2459; disc. gén., 2819, 3328.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5589.
Ligne de la riv. la Pluie, 1re lect., 2304; 2e lect., 2408; disc. des art., 6085 et suiv.
Loi électorale: dépôt, 2304.
Pari aux courses: disc. des art., 7651.
Western Canada Power Co., disc. des art., 3629 et suiv.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Loi des pêcheries: disc., 6247.

COWAN, George-Henry, *Vancouver.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Application des lois contre les fraudes à l'accise, 1421; fleuve Columbia, 4528 et suiv.; rivière Richelieu, 4461; traitement du personnel des Aff. indiennes en Colombie-Angl., 8260; Queen-Charlotte-City, 4980.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Gratifications aux volontaires: observ. sur le dépôt, 5277.
Journée de travail: disc. gén., 1327; service de la marine; disc. gén., 4190.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5693 et suiv.
Pari aux courses: disc. gén., 929; disc. des art., 7651.
Ponts et tunnel de Burrard-Inlet, 1re lect., 2459; 2e lect., 2818; 3e lect., 4557.

QUESTION.

Nolisement du navire "Leebro", 832.

CROCKET, Oswald-Smith, *York (N.-B.).*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Améliorations sur l'Intercolonial, 3111; bureau de poste-succursale à Québec, 876; Bouctouche, 2847; Campbellton, 2853; Cape-Bald, 2854; dragage dans les Provinces maritimes, 5048; Hillsborough, 618; Loggieville, 3045; Pink-Rock, 3589; Port-Dalhousie, 2857; Port-Maitland (N.-E.), brise-lames, 1231; pont de Québec, 3240 et suiv.; Richibouctou, 3633, 3639; Roberval. 989; fleuve Saint-Jean, 3643; fleuve Saint-Laurent, section Kingston-Brockville, 4061 et suiv.; traitement du personnel de la Justice, 265; West-Dublin (baie de), curage des abords du quai, 1246.

DOCUMENTS.

Old-Proprietor (récif d'), naufrage de l' "Hestia", (disc.), 333; Transcontinental sous-traitants de la section du Nouveau-Brunswick, 678; travaux hydrographiques dans le fleuve Saint-Jean, 9010; Saint-Jean (fleuve) études hydrographiques, 158.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean, 125; demande de documents, 2627; explication sur un fait personnel, 3672; observ. sur un fait personnel à M. Pugsley, 3954; quai de Richibouctou, 7990; retards du courrier de Montréal pour les Provinces maritimes, 9011.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. des art., 1195.
Service de la marine: disc. gén., 5145.

CROCKET, Oswald-Smith—*Suite.*

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention supplémentaire franco-canadienne: disc., 194.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Provinces maritimes, 2913.

QUESTIONS.

Adjudications à l'Eastern Dredging Co'y, 2868; adjudications à la maison Loggie, 5932; dragage au Nouveau-Brunswick, 6864; dragage de la rivière Gaspereaux, 2625; île Douglas, 3343; Maritime Dredging Co'y, 3090; payements à MM. A. & R. Loggie, 2625; Transcontinental, section du Nouveau-Brunswick, 402.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3076.

CROSBY, Adam, *Halifax.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Ateliers à Moncton, 3101; Burks'-Head, brise-lames, 1034; canal de Lachine, 3276; Eastern-Passage, 1045; essayerie de Vancouver, 8178; expositions des pêcheries, 8971; Intercolonial, 3263 et suiv.; levés hydrographiques des riv. Richelieu et Yamaska, 6036; matériel militaire, 8988; Pictou (île de), travaux divers, 1055; Port-Malcolm (N.-E.), quai, 1237; primes aux agents des douanes, 8979; réfrigération de la boitte, 8972; remplacement de l'*Argus* et du *Challenger* (suppl.), 8164; service ambulant des postes, 6074; service à vapeur avec Cuba, 6005; traitement des agents de l'Immigration, 8619.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Enseignement professionnel, 3388; étrangers dans les couloirs de la Ch., 7565; paquebots de la Cie Allan, 3226, 3389.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: disc. des art., 8298 et suiv.
Commission des ressources naturelles: disc. des art., 6720.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5961 et suiv.
Immigration: disc. des art., 5846 et suiv., 6125.
Journée de travail: disc. gén., 1319.
Port de St-Jean: disc. des art., 8537.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6662.

D'initiative parlementaire:

Loi électorale: disc. des art., 1362.
Pari aux courses: disc. des art., 6918.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Encouragement des bassins de radoub: disc., 9123.

CROSBY, Adam—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Enseignement technique, 1118.
Personnel administratif: disc., 7328 et suiv.
Ville d'Ottawa: disc., 9132.

QUESTIONS.

Bateau-quarantaine à Halifax, 2563, 3478; bâtiment de la douane à Halifax, 3882; douane d'Halifax, 3882; hôtel des postes d'Halifax, 3680; juge Britton, 7170; maître de port à Halifax, 2564; quai de Port-Dufferin, 4319.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3056.
Pêche au homard (disc.), 8650.

CROTHERS, Thomas-Wilson, *Elgin-Ouest.*

BUDGET.

Disc. générale, 1999.

Discussion des crédits:

Traitement du personnel des Affaires indiennes, 385.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Adjudications à M. Allard, 2779; attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5883; explication sur un fait personnel, 7679; observations sur un fait personnel à l'hon. M. King, 4975; représentation de Québec et d'Otawa, 1402; rétrocession de la réserve Saint-Pierre, 7515.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence: disc. des art., 2787.
Service de la marine: disc. gén., 4831.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Enquête sur la sériation des déblais du Tanscontinental: disc., 2730.

QUESTION.

Adjudications à M. Allard,, 2626.

RAPPORT.

Attitude du comité dans l'affaire Lumsden, 6399.

CURRIE, John-Allister, *Simcoe-Nord.*

BUDGET.

Discussion générale, 1797.

Discussion des crédits:

Bâtiments militaires, 1024; canal du Sault-Ste-Marie, 3299; canal de la Trent, 3300; commissaires des chs. de fer, 3305; employés de la statistique des canaux, 3306; exercices annuels de la milice, 8995; hôtel de la Monnaie, construction d'une affinerie, 589; matériel militaire, 8989; monuments militaires, 9005; Port-Arthur et Fort-William, 6052 et suiv.; service de

CURRIE, John-Allister—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

la marine, 8926 et suiv.; service à vapeur avec Cuba, 6010; supplément aux surveillants de l'accise, 1412; surveillance des pêcheries, 8936.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Classement des fonctionnaires de la Chambre, 7449, 7915; conditions faites aux employés de ch. de fer, 9016; droits d'entrée sur les fruits, 7010; fusil Ross, 4787; précaution contre la rage, 4793; règlement de la Chambre des communes,

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Chemins de fer de l'Etat: disc. des art., 9208.
Chûtes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 8881, 9147.
Coalitions commerciales: disc. des art., 7284, 8305 et suiv.
Contrat d'assurance: disc. des art., 8350 et suiv., 8897.
Eaux navigables: disc. des art., 6559 et suiv.
Encouragement à l'industrie du zinc: disc. des art., 6268.
Gratifications aux volontaires: observ. sur le dépôt; 5275; disc. des art., 8499.
Loi des pêcheries: disc. des art., 8476.
Immigration: disc. des art., 6173.
Inspection du gaz: disc. des art., 5993.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5951.
Loi des chs de fer (n° 145): disc. des art., 8829.
Loi des postes: disc. des art., 7705.
Numéraire: disc. des art., 6998.
Primes à la fabrication du fer: disc. des art., 9203.
Service de la marine: disc. gén., 5321; disc. des art., 7805 et suiv.
Subventions aux chs de fer: disc. des art., 8905.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6634 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 7103.
Loi des grains relative au Manitoba: dépôt, 1785.
Loi de l'inspection et de la vente: dépôt, 542.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 9071.
Ligne Hamilton-Waterloo-Guelph: disc. des art., 7121.
Ligne Toronto and Eastern: disc. des art., 7137 et suiv.
Chemins de fer: dépôt, 5931.
Pari aux courses: disc. des art., 7650.
Pureté des aliments: dépôt, 2945.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: disc., 7251.
Encouragement des bassins de radoub: disc., 9124.
Loi des pêcheries: disc., 6244.
Magistrature de Québec et de Manitoba: disc., 7360.
Primes au pétrole: disc., 7365.
Tarif douanier: discussion, 6317.

CURRIE, John-Allister—*Suite.*

QUESTIONS.

Armement de l'artillerie de campagne, 1449; ateliers du Transcontinental à St-Bonifface, 9272; chantiers maritimes sur les Grands lacs, 892; construction des navires de l'Etat, 1059; code de circulation des trains, 9271; hydrophobie, 3087; taxe de tonnage sur les bâtiments de commerce des Grands lacs, 1617; vaisseaux de guerre sur les Grands lacs, 1444; voyage de lord Kitchener, 7914.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3067.
Règlement de la Ch. des communes: disc., 8790.

CURRIE, Morley, *Prince-Edouard.*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: disc., 7269.
Enseignement technique: disc., 1139.

QUESTIONS.

Champs de tir de Barriefield, 4161; réserve de Fort-Henry, 4161.

DANIEL, John-Waterhouse, *Saint-Jean-ville.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Bâtiment de la quarantaine à Saint-Jean, réfections et réparations, 626; Cap-Tourmentin, 2855; dépenses casuelles du Revenu intérieur, 243; entretien des vapeurs et bateaux brise-glace, 8941; expositions d'intérêt fédéral, 7779; fleuve Saint-Laurent, section Kingston-Brockville, 4057; matériel de dragage, 5000; phares et balises en Colombie-Anglaise, 8952; port de Saint-Jean, 6447; Saint-Jean (N.-B.), 3646; salle d'exercice à Saint-Jean (N.-B.), 625.

DOCUMENTS.

Old-Proprietor (récif d'), naufrage de l' "Hestia", (disc.), 304, 342.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Accident au vapeur *Lansdown*, 8960; Intercolonial (l') et la loi Scott, 1276.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1192.
Port de St-Jean: disc. des art., 8531 et suiv.
Service de la marine: disc. gén., 4618; disc. des art., 7834.
Transports par eau: disc. des art., 8427.

D'initiative parlementaire:

Institut Notre-Dame des Missions: disc. des art., 3317 et suiv.
Marchands de détail: disc. des art., 8853.

DANIEL, John-Waterhouse—*Suite.*

QUESTIONS.

Baie Courtenay, 3333; bateau de sauvetage à Seal-Cove, 2265; bouées du rocher d'Old-Proprietor, 110; circulation gratuite des fonctionnaires sur le réseau de l'Etat, 2867; concessions de terre aux anciens soldats, 469; courrier de Milledgeville (N.-B.), 4778; Imperial Export Co'y, 1160; stations de sauvetage à la baie de Fundy, 109; steamer *Hudson*, 4778.

DELISLE, Michel-Siméon, *Portneuf.*

QUESTION.

Association des pilotes, 7912.

DEMERS, Marie-Joseph, *Saint-Jean-et-Iberville.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4649.

D'initiative parlementaire:

Loi des banques: dépôt, 973.

DEVLIN, Emmanuel, *Wright.*

DOCUMENTS.

Canal de la baie Georgienne (disc.), 3738.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Journée de travail: disc. gén., 1329.
Convention suppl. franco-canadienne: disc.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5768.
Ligne de la Gatineau à l'Ungava: 1re lect., 6261; 2e lect., 7168.
Ligne d'Ottawa-Rideau-Brockville: 1re lect., 6212; 2e lect., 6483; 3e lect., 7168.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3074.

DOHERTY, Charles-Joseph, *Montréal, division Sainte-Anne.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Biens en déshérence: disc. des art., 8807.
Chutes d'eau en Colombie-Angl.: disc. des art., 8874.
Coalitions commerciales: disc. des art., 7304.
Contrat d'assurance: disc. des art., 8885.
Primes aux volontaires: disc. gén., 6739; disc. des art., 8495, 8509, 8819.
Service de la marine: disc. gén., 4363; demande de renvoi, 7321; disc. des art., 7810.
Transports par eau: disc. des art., 8416 et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6649.

DOHERTY, Charles-Joseph—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire:

Fonds de pension de la banque des Marchands, 1re lect., 3308; 2e lect., 3436; 3e lect., 3678.
Loi électorale, disc. des art., 1347.
Trust and Loan Co., 1re lect., 1982; 2e lect., 2383; 3e lect., 5802.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Magistrature de Québec et de Manitoba: disc., 7356.
Personnel administratif: disc., 7326.

DONNELLY, James, *Bruce-Sud.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne, disc. gén., 773.
Service de la marine: disc. gén., 4881.

D'initiative parlementaire:

Ligne de Walkerton à Lucknow: dépôt, 399; 2e lect., 586; 3e lect., 1408.

DOUGLASS, James, *Strathcona.*

Présentation à la Chambre.

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ligne de Calgary à Edmonton, 1re lect., 1828; 2e lect., 2026; 3e lect., 3261.
Ligne Edmonton-Dunvegan-Colombie-Anglaise, 1re lect., 1616; 2e lect., 1825; 3e lect., 2504.

DUBEAU, Joseph-Adélard, *Joliette.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4873.

ECREMENT, Arthur, *Berthier*

Discours du Trône: disc., 21.

EDWARDS, John-Wesley, *Frontenac.*

BUDGET.

Discussion générale, 2350.

Discussion des crédits:

Application de la loi sur le contrôle des graines de semence, 7781; barrages du lac Nipissing (indemnités), 6508; Bing-Inlet, 3657; bureau de poste à Maisonneuve, 710; canal de la Trent, 3292; canal Welland, 9258; Collège militaire de Kingston, 7900; ligne téléphonique Kamloops-Okanagan, 6500; police sanitaire des animaux, 8157 et suiv.; Port-Arthur et Fort-William, 6057; Port-Hood (N.-E.), passe Nord, 1227; poste de Fergus, 7563; secours aux victimes de l'inondation en France, 3231; service à vapeur avec Cuba, 6014; traitement du personnel des postes, 7017.

EDWARDS, John-Wesley—*Suite.*

DOCUMENTS.

Paiements faits au journal le *Whig*, 3682; projet de tunnel à l'île du Prince-Edouard (disc.), 299 ; salles militaires, 1635; sommes payées par l'Etat à l'entrepreneur Sullivan et Langdon, 2269 ; aux entrepreneurs Elliott et Carson, 2269.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Distribution d'alevins, 3227; explication sur un fait personnel, 4794; franchise postale, 8206.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne : disc. gén., 795.
Journée de travail: disc. gén., 1285.
Immigration: disc. des art., 6154, 6205.
Service de la marine: disc. gén., 4301, 4319.

D'initiative parlementaire:

Divorce de John Green: 1re lect., 7172; 2e lect., 7642.
Marine marchande: dépôt, 1439; disc. gén., 2278; 2e lect., 2282.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Collège militaire: discussion, 6108.

QUESTIONS.

Artilleurs de Kingston au cinématographe, 259; capitaine Noonan, 1458; cie de publication du *Whig*, 2562; Collège militaire, 6101; logement des domestiques, 274; concessions de terre à sir R. Cartwright, 2868; concession à bail de terrains de la couronne, 273; MM. Elliott Bros et R. Carson, 2083; magasins militaires, 6101; manège du Collège militaire, 400; pont de Kingston-Mills, 275; poste de Williamsville, 7673; service postal dans le comté de Frontenac, 5388; sommes payées au journal le *Whig*, 1878; MM. Sullivan et Langdon, 2083; terrains militaires dans le comté de Frontenac, 1448; vaisseaux-écoles (passage des) dans les canaux canadiens, 110; vaisseaux de guerre sur les Grands lacs, 139.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3071.

ELSON, Peter, *Middlesex-Est.*

Boîtes à lettres enlevées et pillées, 663.

EMMERSON, Hon. Henry-Robert, *Dorchester.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Canal de la Trent. 3282 et suiv.; dragage dans les Provinces maritimes, 5048; matériel de dragage. 5013; Pink-Rock, 3602; port de Saint-Jean, 6448 et suiv.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Loi sur les banques, 7321; question de privilège, 5482; retards du courrier de Montréal pour les Provinces maritimes, 9011; travaux du comité des chemins de fer. 9170.

EMMERSON, Hon. Henry-Robert—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 2312; 2e délib., 8823.
Service de la marine: disc. gén., 5281.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5633 et suiv., 6603.
Institut Notre-Dame des Missions: disc. des art., 3321.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 9067.
Ligne de l'Est de la baie James: disc. des art., 6082.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5094, 5588.
Ligne de Prince-Albert à la baie d'Hudson: disc. des art., 5113.
Marchands de détail: disc. des art., 9017 et suiv.
Western Canada Power Co.: disc. des art., 3628.

QUESTIONS.

Emplois dans la marine, 9275; voiture n° 37 sur l'Intercolonial, 2411; wagons-lits de l'Intercolonial, 5118.

ETHIER, Joseph-Arthur-Calixte, *Deux-Montagnes.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Cie du terminus central de Montréal, dépôt, 541; 2e lect., 785; 3e lect., 4489.
Ch. de fer de la vallée de l'Ottawa, 1re lect., 1259.

FIELDING, Hon. William-Stevens, *Shelburne-et-Queen.*

BUDGET PRINCIPAL.

Dépôt, 159; discussion gén., 1528.

BUDGETS SUPPLÉMENTAIRES.

Dépôt, 396, 1911, 3112, 5569, 9006.

Discussion des crédits:

Accise, travail supplémentaire aux distilleries, 1411; administrations centrales (dépense des), 220 ; agences commerciales, 9246 ; application de la loi sur l'immigration chinoise, 9246 ; application de la loi sur la naturalisation, 8268; bâtiments militaires, 1026; bibliothèque du Parlement, 9237; commission de conservation, 8268; date de la discussion des subsides, 95; date de la discussion des voies et moyens du budget, 95; dépenses casuelles des ministères, 9247; dragage dans les Provinces marit., 5074; édifice public à Halifax, 604; essayerie de Vancouver, 8169 et suiv.; exécution de la loi des pensions, 9246; frais de législation

FIELDING, Hon. William-Stevens—*Suite.*

BUDGETS SUPPLÉMENTAIRES—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

à la Ch. des communes, 9237; hôtel de la Monnaie, 8268; hôtel de la Monnaie, construction d'une affinerie, 586; Mitchell, édifice public, 7903; Piper's-Cove (N.-E.) brise-lames, 1225; pont de Québec, 3257; Port-Malcolm (N.-E.), quai, 1235; quart provisoire du budget: observations, 5857; retrait de monnaies, 5915; rivière Coquitlam, 4540; secours aux victimes de l'inondation en France, 3228; service des dépêches avec l'Angleterre, 9244; service à vapeur avec l'Australie, 9244; service à vapeur avec Cuba, 9245, 6004; service à vapeur avec Liverpool, 9245; service à vapeur avec le Mexique, 9244, 6003; service à vapeur avec la Nlle-Zélande, 9247; service à vapeur avec les îles de la Reine-Charlotte, 9245; service à vapeur durant l'hiver entre les ports du bas St-Laurent, 9245; service à vapeur avec Terre-Neuve, 9244; subventions postales et maritimes, 9244; subvention à la Société royale, 8268; traitement et dépenses casuelles du départ. du Commerce, 9244; traitement et dépenses casuelles des Douanes, 9239; traitement du personnel des Finances et de la trésorerie, 351.

DOCUMENTS

Projet de tunnel à l'île du Prince-Edouard (disc.), 602; représentation des Provinces maritimes au Parlement fédéral (disc.), 690.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Convention commerciale avec l'Allemagne, dépôt du texte, 3880, 4050; convention franco-canadienne, 1786, 2950; date de l'exposé budgétaire, 1057; droits d'entrée sur les fruits, 7010; lieut.-gouverneur de la Colombie-Anglaise, 559; loi sur les banques, 3676, 4555, 7321; négociations avec les E.-U. relatives au tarif douanier, 6079, 6080, 6218, 6441, 6748; nominations dans la magistrature, 655; nomination d'un traducteur des débats, 4139; primes à l'industrie du fer, 4319; secours au sinistrés de France, 3481; surtaxe allemande, 3889, 4976; tarif des Etats-Unis, 3676, 4976, 5570; travaux de la Ch., 6220; motion d'ordre, 4049.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1172.
Commission du port de Montréal: dépôt, 6232; disc. gén., 6232.
Contrat d'assurance: 1re lect., 5927; disc. gén., 8345; disc. des art., 8348, 8883.
Convention supplément. franco-canadienne: dépôt, 207; disc. gén., 745; 2e lect., 825; 3e lect., 869.
Convention supplément. franco-canadienne, correction d'une erreur typographique: dépôt, 2623; adoption, 6980.
Encouragement des bassins de radoub: dépôt, 9130; disc. des art., 9197; adoption, 9199.
Loi de finance pour un quart provisoire: dépôt et adoption, 5937.

FIELDING, Hon. William-Stevens—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Loi de finance: dépôt et adoption, 6753.
Loi de finance: dépôt et adoption, 9295.
Modification du tarif douanier: dépôt 9197; disc. gén., 9288; adoption, 9293.
Numéraire: dépôt, 6535; disc. des art., 6980.
Personnel administratif: 2e délibér., 9207.
Primes à la fabrication du fer: dépôt, 9139; disc. des art., 9199; adoption, 9205.
Rentes viagères: dépôt, 7907; disc. gén., 6681; disc. des art., 6683.
Service de la marine: disc. des art., 7860; observ. sur la 3e lect., 7931.
Subvention à la presse associée du Canada: dépôt, 9119; adoption, 9120.
Ville d'Ottawa: dépôt, 9138; disc. des art., 9205; adoption, 9206.

D'initiative parlementaire:

Cie d'ass. des manufacturiers du centre du Canada: 2e délibér., 9089.
Cie d'assur. de Montmagny: observ. sur la 3e lect., 2406.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5693 et suiv.
Congregational Union: disc. des articles, 5019.
Loi électorale: disc. des art., 1358.
Loi de l'intérêt: disc. gén., 537.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4097.
Pari aux courses: disc. des art., 6928 et suiv.; 7643 et suiv.
Royal Guardians: disc. des art., 7641.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Augmentation des traitements du personnel de la Ch. des communes, 9267.
Commission du port de Montréal: dépôt, 5933; disc., 6225.
Convention supplément. franco-canadienne: disc., 178.
Convention tarifaire avec les E.-U.: disc. gén., 6275; disc des art., 9196.
Encouragement des bassins de radoub: dépôt, 6625; retrait, 8410; dépôt, 8523; disc., 9120.
Enseignements technique: disc., 1149.
Numéraire (monnaies d'or et d'argent): discussion, 6533.
Primes à la fabrication du fer: disc., 9138.
Projet de finance: adoption, 5915, 6753, 9295.
Subventions à 2 lignes de ch. de fer: dépôt, 8654.
Subvention à la presse associée: dépôt, 8654; disc., 9112; adoption, 9119.
Ville d'Ottawa: dépôt, 7171; disc., 9131.

D'initiative parlementaire:

Modification du règlement en ce qui concerne les questions: disc., 1627.

QUESTIONS.

Actionnaires des banques, 5118; Arthur Johnson, 3948; association des pilotes, 7912; assurance (contrat d'), 831; avances de graines de semence, 663; bateaux de la quarantaine à Halifax, 3478; champ de tir de Barriefield, 4161; ciment, fusionnement de fabriques, 109; commission d'embellissement d'Ottawa, 9096; commission des champs de bataille, 3881; commission des

FIELDING, Hon. William-Stevens—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

ressources naturelles (composition de la), 1263; commission du tarif douanier à Middleton (N.-E.), 1078; compensation attribuée à l'Alberta et à la Saskatchewan en échange des terres publiques, 3476; convention franco-canadienne, 289, 1263, 9097; dépôts aux banques, 5279; distribution postale, 1262; droit d'importation sur les linotypes, 6745; emprunts temporaires, 174, 1273, 8652; garantie d'obligations du G.-T.-P., 8652; inspecteur P. Gunn, 3951; inspecteurs de la quarantaine à la frontière, 1276; loi sur les banques, 3114; mission de M. Preston au Japon, 347; monnaie royale, 829, 2076; monnaie d'or détenue par l'Etat, 3480; peseur à Montréal, 1263; pont de Québec, intérêts payés à la compagnie, 661; propreté du papier-monnaie, 8653; relations commerciales avec l'Allemagne, 830; réserve de Fort-Henry, 4161; subvention à la Saskatchewan, 3345; troisième centenaire de Québec (fêtes du), état des frais, 831.

RAPPORTS.

De l'auditeur général: dépôt, 7; 2e vol.: dépôt, 1826; renvoi au comité des comptes publics, 636.
Des comptes publics: dépôt, 7.
Du surintendant des assurances: dépôt, 7.
Nomination d'un traducteur des débats (disc.), 3224.
Pêche au homard (disc.), 8645.

FISHER, Hon. Sydney-Arthur, *Brome.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Agences commerciales, 6029; application de la loi sur le contrôle des graines de semences, 7780; application de la loi sur l'hygiène dans les travaux publics, 7782; archives, 7670; dépenses casuelles de l'Agriculture, 234; édifice public à Rock-Island, 1001; encouragement à la culture du tabac, 7770; encouragement de l'élevage du bétail, 8147; encouragement de diverses industries agricoles, 7751; encouragement de l'usage de la réfrigération, 7751; expériences de réfrigération, 7773; exposition de Charlotetown (suppl.), 8166; expositions internationales, 6044, 7779; exposition canadienne à l'Institut impérial de Londres, 7770; expositions d'intérêt général, 7775; lazarets, 7782; monument D'Arcy McGee, 6504; police sanitaire des animaux, 8154; recensement et statistique, 7763, 8163; remplacement des navires *Argus* et *Challenger*, 7782, 8166; salaires d'inspecteurs, 6028; stations de fumigation, 7770; stations agronomiques, 6040, 7721, 7783, 8163, 8164; subvention au Canadian Handicraft Guild, 8268; traitement du personnel de l'Agriculture, 227, 8163; transport et conservation du poisson, 6065; quarantaine de la Grosse île, 702.

BUDGET D'AGRICULTURE.

Discussion générale, 7574.

FISHER, Hon. Sydney-Arthur—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 2840; exportation de chevaux, 4451; fonctionnaires des services extérieurs, 7321; précaution contre la rage, 4792; transport de chevaux, 5082.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Appareils en verre: dépôt, 6211; disc. des art., 6342.
Commission des ressources naturelles: dépôt, 6212; disc. gén., 6684, 6694, 6712; adoption, 6979.
Contrôle des graines de semence, dépôt, 857; disc. gén., 2781; disc. des art., 2782; adoption, 2808.
Convention suppl. franco-canadienne, disc. gén., 777.
Insectes nuisibles à la végétation: dépôt, 220; 2e lect., 5937; disc. des art., 5937 et suiv.
Loi de l'inspection et de la vente, dépôt, 451; retrait, 692; dépôt, 854.
Loi des graines relative au Manitoba: dépôt, 697; retrait, 5986.
Loi des graines de semence: dépôt, 212; retrait, 692.
Personnel administratif: dépôt, 7337; disc. des art., 7681.
Viandes et conserves alimentaires: dépôt, 6261; disc. des art., 6628 et suiv.; adoption, 6978.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5746 et suiv.
Contrefaçon: disc. gén., 852.
Loi de l'inspection et de la vente, 544.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 6093.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Appareils en verre: dépôt, 5934; disc., 6210; adoption, 6211.
Commission des ressources naturelles: dépôt, 6000; disc., 6211; adoption, 6212.
Contrôle des graines de semence: disc. gén., 854.
Insectes nuisibles à la végétation: dépôt, 207; discussion, 217.
Loi des graines relative au Manitoba: dépôt, 546; disc., 692.
Loi sur les monnaies, dépôt, 2776.
Personnel administratif: dépôt, 6968; disc., 7322.

D'initiative parlementaire:

Prévention de la tuberculose, 1513.

QUESTIONS.

Comité des pêcheries de la commission de conservation, 5117; basse-cour de la Ferme expérimentale, 4779; Thornton (docteur), 659; capitaux étrangers engagés au pays, 664; subsistances (achats de) pour le compte du War-office pendant la campagne sud-africaine, 665; maladie des fruits et des légumes, 674; inspecteurs des cargaisons, 676; traitements des fonctionnaires des services extérieurs, 893; manuscrits historiques (commission des), 834; machines agricoles, 402; exportation de produits lai-

FISHER, Hon. Sydney-Arthur—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

tiers et agricoles, 1073; bateau-quarantaine à Halifax, 2563; recensement de 1911, 2563; maladie des porcs, 2563; ferme expérimentale d'Agassiz, 2422; service vétérinaire, vacance dans le personnel, 135; ferme expérimentale, 5280; hydrophobie, 3088; bétail des fermes expérimentales, 4557; bulletins du départ. de l'Agriculture, 834; jeunes délinquants, 1452; dépenses effectuées pour la prévention des épizooties et des maladies contagieuses chez l'homme, 1457; recensement décennal, 1449; publication du *Farm Weeds*, 2074; enquête sur l'industrie du porc, 6102; inspecteur de la quarantaine, 5870.

RAPPORTS.

Fermes expérimentales: dépôt, 7.
Ministre de l'Agriculture: dépôt, 7.

FORGET, Rodolphe, *Charlevoix.*

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Compagnie Richelieu-Ontario: 1re lect., 2344; 2e lect., 2504; 3e lect., 4157.

FORTIER, Edmond, *Lotbinière.*

Présentation à la Chambre, 20.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Sainte-Croix, 4479 et suiv.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Cie d'ass. de Montmagny: observ. sur la 3e lect., 2406.

FOSTER, Hon. George-Eulas, *Toronto-Nord.*

BUDGET.

Discussion générale, 1559.

Discussion des crédits:

Bureaux de la douane à Québec, 872; Chatham (déviation de la voie ferrée), 3032 et suiv.; dépenses casuelles du Revenu intérieur, 240; édifices de l'immigration, crédit gén., 978; édifice public à St-Jacques-l'Achigan, 1006; dépenses des administrations centrales, 220; dépenses casuelles de l'Agriculture, 234; observatoire d'Ottawa, 437; pont de Québec, 3253; renforcement des ponts, 3031; salle d'exercice à Lévis, 705; traitement du personnel des Affaires indiennes, 377; traitement du personnel de l'Agriculture, 227; traitement du personnel du Revenu intérieur, 237.

DISCOURS DU TRÔNE: discussion, 60.

DOCUMENTS.

Banques en liquidation, 3348; commissions nommées par le Gouvernement, 2086; concessions de terrains pétrolifères, 290; conférence impériale, création d'un secrétariat, 408; gaz Pintsch et acétylène, accidents mortels dus à leur emploi dans les

FOSTER, Hon. George-Eulas—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

services de la marine, 847; Intercolonial (ch. de fer), passes, feuilles de paye, traverses, 847; état du personnel administratif, 4563; monnaies d'or et d'argent, 2269; navires de guerre sur les Grands lacs, 836; participation du Canada aux diverses expositions universelles, 2086.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Achat de vaisseaux de guerre, 2864; achat du vaisseau le *Niobe*, 3677; application du tarif minimum américain, 2272, 3676; congrès international contre l'alcoolisme, 548; convention franco-canadienne, 1785; demande de documents, 2778; loi sur les banques, 3676; projet de marine militaire, 903.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1175.
Contrôle des graines de semence: disc. des articles, 2789.
Service de la marine: disc. gén., 3533.

D'initiative parlementaire:

Institut Notre-Dame des Missions: disc. des articles, 3315 et suiv.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention supplémentaire franco-canadienne: disc., 187.
Enquête sur la sériation des déblais sur le Transcontinental, 2760.
Modification du règlement de la Ch.: disc., 1524.

D'initiative parlementaire:

Favoritisme politique (disc.), 2566.

QUESTIONS.

Achats de vaisseaux de guerre à l'amirauté anglaise, 2263; bureau de poste auxiliaire à Toronto, 3887; carabiniers de la Reine, 3888; certificats de terre délivrés aux volontaires du Sud-Africain, 2262; commission d'embellissement d'Ottawa, 9095; conférence impériale, 214; contingents du Sud-Africain, frais communs, 1271; convention franco-canadienne, 9096; coût des études du canal Welland, 2079; coût des travaux de Port-Colborne, 2076; défense navale, 656; édifices publics neufs à Ottawa, 656; élévateur de Port-Colborne, 9093; emplois dans la marine canadienne, 2868; emprunts temporaires, 174, 1273; Grand-Tronc-Pacifique, état des travaux entre Winnipeg et Edmonton, 656; coût des travaux, 132; James McKenzie, 3888; Monnaie royale, 105, 829, 2076; nationalité des immigrants, 131; New-Brunswick Coal & Railway Co., état des poursuites intentées contre elle, 173; opérations de la caisse nationale des rentes viagères, 2260; ouverture à l'exploitation du Transcontinental (sect. Est), 3887; pont de Québec, 1273, 2077; publication du *Farm Weeds*, 2074; publi-

FOSTER, Hon. George-Eulas—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

cation de l'Index analytique des Débats, 2256 ; quais, concession à bail, 271 ; remorqueur *Industry*, 2075; réseau télégraphique de l'Etat, 2304; têtes de lignes du Grand-Tronc-Pacifique, 1272; part contributive de l'Etat, 1272; vente de terres sur le parcours du G.-T.-P., 2075; ventes de terres publiques pour la construction de la ligne de la baie d'Hudson, 2262; voie ferrée de l'élévateur de Port-Colborne, 3481.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 2558, 3051.
Renvoi du rapp. de l'auditeur gén. au comité des comptes publics, 650.

FOWKE, Frederick-Luther, *Ontario-Sud.*

BUDGET.

Discussion générale, 1705.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 3418.

D'initiative parlementaire:

Ligne de Campbellford à l'ouest du lac Ontario: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 1408.
Ligne de l'Est de Toronto: 1re lect., 2344; 2e lect., 2504; 3e lect.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique: disc., 1112.

QUESTION.

Capitaux étrangers engagés au pays, 664.

FRASER, Austin-Levi, *King (I.P.-E.).*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Port-Arthur et Fort-William, 6052 et suiv.; service à vapeur avec Cuba, 6019.

DOCUMENTS.

Moyens de communication de l'île du Prince-Ed. (disc.), 3376; projet de tunnel à l'île du Prince-Edouard (disc.), 301.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Prov. maritimes, 2930.
Représentation des provinces au Sénat, 2115.

QUESTIONS.

Embranchement de voie ferrée dans l'île du Prince-Edouard, 7913; poste de sauvetage de Souris (I.P.-E.), 7443; séchage du poisson, 7168; John Sinclair, 6863; succession du sénateur Ferguson, 1454.

GAUVREAU, Charles-Arthur, *Témiscouata.*

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer Pacifique-Canadien: 1re lect., 1982; 2e lect., 2216.

QUESTIONS.

Energie électrique à Rivière-du-Loup, 6527; hangar à charbon, 4367; passage à niveau de Rivière-du-Loup, 1878; salaires des gardiens de phares, 1680; vapeur *Princess*, 8653.

GEOFFRION, Victor, *Chambly-Verchères.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5884, 6395; délibérations du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5483.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4701.

D'initiative parlementaire:

Cie minière British North American: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 3678.
Ligne de Montréal aux comtés du Sud: 1re lect., 5927; 2e lect., 6039; 3e lect., 6483.
Sériation des déblais du Transcontinental: dépôt d'un rapp. du comité d'enquête, 4307.

GERMAN, William-Manly, *Welland.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Dragage dans Québec et Ontario, 6467; port de St-Jean, 6451.

INCIDENTS.

Dragues de l'Etat, 4172.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 7283.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 7029.
Divorce de Rowland-James Botterill: 1re lect., 8780; 2e lect., 8801; 3e lect., 9085.
Pari aux courses: disc. des art., 6908 et suiv.

GERVAIS, Honoré, *Montréal, div. St-Jacques.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Subvention à l'Ecole polytechnique de Montréal, 9259; tourbière de l'Etat, 8982.

INCIDENTS.

Passe migratoire dans la riv. Chambly, 8965; publications officielles dans la *Gazette du Canada*, 9015.

GERVAIS, Honoré—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 7305.
Personnel administratif (recensement): disc., 7320.
Service de la marine: disc. gén., 5225.

D'initiative parlementaire:

Ligne Montréal-Kapitachuan-baie de Rupert: 1re lect., 5927; 2e lect., 6039; 3e lect., 6483.
Loi de l'intérêt: disc. gén., 533.
Marchands de détail: dépôt, 7672; 2e lect., 7673; disc. des art., 8452 et suiv., 8851 et suiv., 9018 et suiv.; adoption, 9029.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Biens en déshérence: observ. sur le dépôt, 6865.

RAPPORTS.

Compte rendu des débats: distribution aux membres, 540.
Nomination d'un traducteur des débats (disc.), 2558, 3221 et suiv.

GIRARD, Joseph, *Chicoutimi-et-Saguenay.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Chicoutimi, 4110; Natashquan, 4133.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Chemin de fer de l'Est de la baie James: 1re lect., 2945; 2e lect., 3262; 3e lect., 6175.

QUESTIONS.

Bouées du lac St-Jean, 8273; compagnie Oyamel, 8273, 9271; Alfred Delancette, 9110; douane de Chambord, 4774; droits de flottage sur le Saguenay, 8274; gardien du phare de Carousel, 2415; Ed. Lemieux, 9275; lieut.-colonel Scott, 8518, 9273; ligne télégraphique de St-Alexis-anse-St-Jean, 8273, 9273; M. A. McLean, 9273; poste de Delisle, 4775; poste de Dolbeau, 4776; poste de Métabetchouan, 4775; P. A. Potvin, 9274; 18e régiment, 7170, 901, 9274; réserve indienne de Pointe-Bleue, 4775; Arthur du Tremblay, 9110; A. J. Tremblay, 9273; Ch. Veilleux, 9274.

GLADU, Joseph-Ernest-Oscar, *Yamaska.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5259.

D'initiative parlementaire:

Chemin de fer d'Ottawa-Est de Montréal: 1re lect., 2304; 2e lect., 2408; 3e lect., 3633.

GOODEVE, Arthur Samuel, *Kootenay.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Estampilles de tabac, 1418; observatoire d'Ottawa, 576; rivière Spallumcheen, 4982.

INCIDENT.

Poste de Cranborne, 2863.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Chutes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 6728, 9150.
Commission des ressources naturelles: disc. des art., 6722 et et suiv.
Contrat d'assurance: disc. des art., 8351.
Immigration: disc. des art., 6130.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5958 et suiv.
Journée de travail: disc. gén., 1289.
Numéraire: disc. des art., 6983.
Personnel administratif: disc. des art., 7693.
Service de la marine: disc. gén., 3868.

D'initiative parlementaire:

Compagnie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 6700 et suiv., 7092.
Ligne de Calgary à Fernie: 1re lect., 5927; 2e lect., 6175; 3e lect., 6522.
Ligne Columbia and Western: (dépôt), 399; 2e lect., 585; 3e lect., 2383.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5098, 5594.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Minerai de zinc: disc., 6121.
Primes au pétrole: disc., 7375.

D'initiative parlementaire:

Représentation des provinces au Sénat: disc., 2115.

QUESTION.

Bureau de poste de Cranborne (C.-A.), 1073

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3065.

GORDON, David-Alexander, *Kent-Est.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Fleuve St-Laurent, section de Brockville, 4082.

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Cie d'assurance mutuelle des manufacturiers du centre du Canada, 1re lect., 2530; 2e lect., 2865; 3e lect., 5802; Cie d'ass. mutuelle des manufacturiers de l'est du Canada, 1re lect., 2530; 2e lect., 2865; 3e lect., 5802.

GORDON, George, *Nipissing.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Canal de la Trent, 3282 et suiv.

GORDON, George—*Suite.*

INCIDENTS.

Grâce de Mme Robinson, 975, 977; mines de nickel, 2309.

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Corporation épiscopale catholique de Témiskaming: 1re lect., 5927; 2e lect., 6039; 3e lect., 6483.

Trafic illégal du minerai d'or et d'argent: dépôt, 1679; disc. gén., 2282; disc. des art., 2286; adoption, 2287.

QUESTIONS.

Canalisation de la rivière Montréal, 1070; inondations du lac Nipissing, 2422.

GRAHAM, Hon. George-Perry, *Brockville.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Actions en dommages contre l'Intercolonial, 3110; appareil à gaz Pintch, 3106; arbitrages, 3301; barres d'attelage, 3041; canaux: baie de la Faim, 3296-98; lac Saint-François, 3297; canal de Cornwall, écluse n° 18, 3297; écluse n° 17, 3296; écluse n° 19, 3297; enlèvement de matières, 3298; écluses 18-19; canal des Galops, 3298; de Lachine, 3275; du Sault-Sainte-Marie, 3279, 3299; de Soulanges, 3278; de la Trent, 3279, 3294, 3300; de Welland, 3296, 9258; commissaires des chs de fer, 3301; construction primitive (Interc.), 3105; dépenses casuelles des Chs de fer et Canaux, 257; dépenses casuelles du Revenu intér., 243; directeurs du Grand-Tronc-Pacifique, 3306; échelles latérales pour wagons fermées, 3108; employés de la statistique des canaux, 3306; expropriations, 3294; élévateur de Port-Colborne, 3295; frais d'instance devant la commission des chs de fer, 3306; freins pneumatiques, 3041; ligne de la baie d'Hudson, 9256; pont de Québec, 9257; protection des voies publiques, 3042; quai à Chambly-Canton, 3296; renforcement des ponts, 3031; réseau de l'île du Prince-Edouard, 3274; ligne d'Harmony à Elmira, 3232; installations à Charlottetown, 3234; remise à locomotives à Georgetown, 3235; réseau de l'Intercolonial, 3109, 3263; Beresford (tunnel), 3030; Chaudière-Jonction, 3032; Chatham, 3032; Halifax, 3043; Indiantown et Blackville, 3044; Lac- au- Saumon; Loggieville, 3045; Moncton, 3095, 3096; Rivière-du-Loup, 3108; Robinson's-Crossing, 3108; Saint-Jean (N.-B.), 3108; Ste-Rosalie, 3109; Sydney-Mines, 3109; subvention à l'Ecole polytechnique de Montréal, 9258; traitement du personnel des Chs de fer et Canaux, 257; Transcontinental (ch. de fer): études et travaux de construction, 3235, 5519, 5537, 8766; travaux d'études et tracé d'une ligne vers la baie d'Hudson, 3237; wagons du Gouv. général, 3301.

BUDGET DES CH. DE FER ET DES CANAUX.

Discussion générale, 2952.

DOCUMENTS.

Ponts du canal de Beauharnois, 2426.

GRAHAM, Hon. George-Perry—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: dépôt, 212; disc. gén., 1162, 1185; disc. des art., 1193; observ. sur la 3e lect., 2327; 2e délibér., 8823; prop. d'une conférence avec le Sénat, 9264.

Chs de fer de l'Etat: dépôt, 9168; disc. des art., 9207; adoption, 9211.

Fonds de prévoyance des employés du réseau de l'Etat: dépôt, 214; disc. gén., 1200 et suiv.; retrait, 2781.

Loi des chemins de fer: dépôt, 4139; 2e lect., 8826; disc. des art., 8827; adoption, 8844.

Primes au pétrole: dépôt, 7385; disc. des art., 8539.

Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat: dépôt, 4656.

Subventions aux chs. de fer: dépôt, 8904; adoption, 9111.

Subvention au Nord-Canadien pour sa ligne d'Alberta: dépôt, 8912; adoption, 9111.

D'initiative parlementaire:

Canal de la baie Georgienne, 2383.

Cie de transmission d'Ottawa-Montréal: disc. des art., 9043.

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 6581, 6707, 7090; 2e délib., 9088.

Ligne de Calgary à Edmonton: disc. des art., 2818.

International Waterways, Canals and Construction Co'y: disc. gén., 3332.

Ligne de l'Est de la baie James: disc. des art., 6081.

Ligne de London au lac Erié: disc. des art., 4155.

Ligne de Manitoulin et de la rive Nord: disc. des art., 3625.

Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5085 et suiv., 5525.

Ligne du Nord et de l'Ouest d'Ottawa: disc. des art., 1441.

Ligne de Prince-Albert à la baie d'Hudson: disc. des art., 5112.

Ligne de la rivière-à-la-Pluie: disc. des art., 6085.

Ligne Toronto and Eastern: disc. des art., 7137 et suiv.

Loi des chs de fer (bill n° 2): disc. gén., 474; (bill n° 3); disc. gén., 487; (bill n° 4), observ. sur le dépôt, 97; disc. gén., 498; (bill n° 5); disc. gén., 505; (bill n° 53); disc. gén., 2276.

Loi électorale, disc. des art., 1362.

Nord-Canadien: disc. des art., 3327.

Pacifique-Canadien: disc. des art., 3327.

Pari aux courses: disc. gén., 963.

Subvention à la ligne d'Alberta du Nord-Canadien: dépôt, 8520; disc., 8910.

Subventions aux chs de fer: disc., 8901.

Western Canada Power Co'y: disc. des art., 3632.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental: disc., 2488, 2504.

Primes au pétrole brut: dépôt, 6967; disc., 7361 et suiv.

GRAHAM, Hon. George-Perry—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Affaire Clarry, 6437; application de la loi Scott à l'Intercolonial, 1276; ch. de fer de la baie d'Hudson, 3386, 7571; frais de construction du Transcontinental, 8679 et suiv.; impureté de l'eau sur l'Intercolonial, 1378; inondations de la Trent. 5502 et suiv.; pont du Bout-de-l'Ile, 6751; *Scientific American* et le pont de Québec, 3582; sécurité des voyageurs sur l'Intercolonial, 2403; service des trains de l'Intercolonial, 360; travaux du Nord-Canadien de Québec, 9220.

QUESTIONS.

Anctil (Napoléon), 1260; barrages aux rapides du Long-Sault, 1261; brise-lames de Gull-Cove, 7169; brise-lames de l'anse de Gulliver, 1274; canal de Beauharnois, location, 2260; concessionnaires, 3946; canal Chambly: avaries, 2624; canal de Lachine: atelier de charpenterie, 660; ouvriers du canal, 1062, 2072, 2562, 5387; pin de Douglass, 1445; renvoi d'employés, 1445; canal de Newmarket, 101; canal de Sault-Ste-Marie: accidents aux écluses, 884; canal de la Trent, 175, 468, 1275, 3947; canal Welland, 2077, 9093; chauff. de la commission des chs de fer, 5118; chs de fer de la Colombie-Angl., 6261; Clarry, (L. F.), 6100, 7911; code de circulation des trains, 9271; Cobourg; amélioration du port, 1450; commission des chs de fer, vacance dans le personnel, 135; conducteurs de wagons-lits, 4772; débordement du lac Scugog, 2307; écluses dans Ontario, 2305; édifice de l'immigration à Victoria, 1447; élévateur de Port-Colborne, 9093; embranchement de voie ferrée dans l'île du Prince-Edouard, 7913; énergie électrique à Rivière-du-Loup, 6527; enquête Hodgins, 7442; établissement du Grand-Tronc-Pacif. à Brandon, 3337; expéditions de blé par le Transcontinental, 1274; Grand-Tronc-Pacifique (ch. de fer): arbitrage, 2255; embranchements, 1443; état des travaux entre Winnipeg et Edmonton, 657; têtes de lignes, 1272; part contributive de l'Etat, 1272; hangar à charbon, 4367; Holland (riv.), 403, 659, 1160; Intercolonial (ch. de fer): bureau administratif, 101, 659, 7914; circulation gratuite des fonctionnaires de l'Etat, 2867; commissaire des achats, 284; embranchement de Windsor (N.-E.), 1447; nombre d'employés, 882; renvoi d'employés, 131, 169; salaires des employés, 270; vol de bons de passe, 3478; wagons-lits, 5119; voiture n° 37, 2412; Krick (W. W.), 882; ligne de Belleville à North-Hastings, 104; ligne de Bruce-Mines, 3949; ligne de Teulon, 2083; local pour les magasins milit., 6101; McIntosh (M.), 886; McKenzie, Calvin, 3946; Napanee (rivière), travaux de dragage, 1261; Nipissing (lac), travaux d'amélioration, 1260; Nord-Canadien (ch. de fer), 1275; paiements faits à T. Evers, 3089; pont de Kingston-Mills, 275; pont de Québec: composition et fonctions de la commission d'ingénieurs, 106; coût des études, 2078; dépenses effectuées et engagées, 1273, 6747; état financier de la cie, 3683; indemnité à la compagnie, reconstruction, etc., 272; piles du pont, 888; poste de Walkerville, 1451; production des céréales et des forêts, 6096; quai à St-Laurent, 1261; 18e régiment, 7170; sécurité des passages à niveau, 1264; sous-ministre des Chs de fer et Canaux, 2869; train de plaisir de Truro à Tatamagouche, 1444; Transcontinental (ch. de fer): ateliers à St-Boniface, 9272; avocats de la commission, 4776; commissions sur les fournitures du Transcontinental, 3342; composition du comité d'arbitrage relatif à la classification des déblais, 883; composition de la commission, 663; coût des travaux, 132; dépenses et composition du personnel de la commission, 169, 6747; embranchement du lac Supérieur, dates, importances et exécution des marchés passés, état des travaux, mise en exploitation, 169, 170; entreprise O'Brien et Fowler, 3477, 3688; entreprise McArthur, 3688, 2408; ingénieur B. Bourgeois, 3343, 3886; paiements effectués sur l'état d'avancement des travaux, 2258; réclamations des ingénieurs, 2259; section du Nouveau-Brunswick, 402, 469; sériation des déblais, 2257, 406, 272, 273, 2865; substances explosives, 4772; voie ferrée de l'élévateur de Port-Colborne, 3481; voie fluviale entre Port-Colborne et Montréal, 890.

RAPPORTS.

Commission du Transcontinental: dépôt, 7.
Du ministère des Chemins de fer et des Canaux: dépôt, 7.
Statistique des canaux: dépôt, 6078.
Statistique des chemins de fer: dépôt, 1826.

GUTHRIE, Hugh, *Wellington-Sud.*

INCIDENT.

Enseignement professionnel, 2808.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Chutes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 8861 et suiv., 9148.
Gratifications aux volontaires: disc. des art., 8507.
Journée de travail: disc. gén., 1287.
Loi des chs de fer (n° 145): disc. des art., 8839.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6651.

D'initiative parlementaire:

International Waterways, Canal and Construction Co'y: retrait du projet, 7907.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 8463, 9057 et suiv.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5090.
Western Canada Power Co'y: disc. des art., 3629.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Commission d'études sur l'enseignement technique: disc., 1080, 1157.
Favoritisme politique: disc., 2585.

GUTHRIE, Hugh—*Suite*

QUESTION.

Enseignement professionnel, 3338.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8892.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 793.
Immigration: disc. des art., 5856.

D'initiative parlementaire:

Cie d'assurance British Northwestern: dépôt, 8269; 2e lect., 8451; 3e lect., 9085.
Congregational Union: 1re lect., 3678; 2e lect,. 3833; disc. des art., 5019; 3e lect., 5115.
Divorce de Frederick-Joseph-Gustin McArthur: 1re lect., 3581; 2e lect., 4097; 3e lect., 4557.
Loi de l'intérêt: disc. gén., 2274.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5087, 5531.
Northern Mortgage Co'y: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 2504.

HAGGART, Alexander, *Winnipeg.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Lac Winnipeg, 4508, 4517; Rivière Rouge, 4513.

DISCOURS DU TRÔNE, disc., 67.

DOCUMENTS.

Poste le dimanche, 4563.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Agrandissement des frontières du Manitoba, 8541; magistrature du Manitoba, 5934; poste de Winnipeg, 3310; succession du juge Dubuc, 2402.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc., 7241.
Magistrature de Québec et de Manitoba: disc., 7353 et suiv.
Enseignement technique: disc. 1097.

QUESTIONS.

Cour du banc du roi, 5168; juge Prendergast, 3687; la poste le dimanche, 3882; succession du juge Dubuc, 2085.

HAGGART, Hon. John, *Lanark-Sud.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Ateliers à Moncton, 3097; dragage dans les Provinces marit., 6034; levés hydrographiques des riv. Richelieu et Yamaska, 6035; Pink-Rock, 3611; rapide de St-André, 6445 et suiv.; service à vapeur avec Cuba, 6004; Transcontinental national, 8778; études et construction, 5540, 3235.

BUDGET DES CH. DE FER ET DES CANAUX.

Discussion générale, 2996.

HAGGART, Hon. John—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Franchise postale, 8234; inondations de la Trent, 5505; représentation de Québec et d'Ottawa, 1396; usage réciproque des canaux, 5496.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1163, 1185.
Chutes d'eau en Colombie-Angl.: observ. sur le dépôt, 6214.
Coalitions de commerce: disc. des art., 8308 et suiv.
Eaux navigables: disc. gén., 6553; disc. des art., 7345 et suiv.
Service de la marine: disc. des art., 7846.

D'initiative parlementaire:

Ligne Hamilton-Waterloo-Guelph: disc. des art., 7134.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5087, 5526 et suiv., 5577.
Ligne de la riv. à la Pluie: disc. des art., 6087.
Loi des Indiens: disc. gén., 6252.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4146 et suiv., 6091.
Pari aux courses: disc. des art., 6929.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Biens en déshérence: disc., 7351.
Collège militaire: discussion, 6103.
Commission du port de Montréal: disc., 6228.
Loi des pêcheries: disc., 6239.
Primes au pétrole: disc., 7363.
Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental, 2724.

D'initiative parlementaire:

Abolition du Sénat: disc., 2109.

HARRIS, Lloyd, *Brantford.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Accidents d'automobiles: dépôt, 1439; 2e lect., 2168.
Coopération: dépôt, 745; 2e lect., 3386.
Ligne Hamilton-Waterloo-Guelph, 1re lect., 1616; 2e lect., 1826; 3e lect., 7258.
Ligne London-lac-Erié, 1re lect., 1828; 2e lect., 2026.
Minotiers du Dominion, 1re lect., 2344; 2e lect., 2504; disc., des art., 3678, 6091.
Terminus central de Toronto, 1re lect., 1436; 2e lect., 1825.

HARTY, William, *Kingston.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8891.

D'initiative parlementaire:

Ligne de Kingston-Smith's-Falls-Ottawa, 1re lect., 4366; 2e lect., 4489; 3e lect., 7168.

HENDERSON, David, *Halton.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bureau de poste à Maisonneuve, 706, 726; canal de la Trent, 3285; Cap-à-l'Aigle, 4105; commissaires des chs de fer, 3302; dépenses casuelles du Revenu intérieur, 241; dragage en Colombie-Angl., 6492; dragage dans les Provinces marit., 5078; édifice public à Elora, 7557; Fergus, 7562; édifices publics neufs à Ottawa, 582; édifice public à Whitby, 8591; encouragement de l'élevage du bétail, 8152; exercices annuels de la milice, 8993; expropriations, 3294; fleuve St-Laurent, section Kingston-Brockville, 4075 et suiv.; monument D'Arcy McGee, 6503; monument Leonard Tilley, 6505; observatoire d'Ottawa, 443; promesses ministérielles à propos de travaux publics, 615; rapide de St-André, 6444; recensement et statistique, 7767; monuments militaires, 9004; secours aux victimes de l'inondation en France, 3231.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Règlement des pêcheries internationales, 1984, 2272.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1171; disc. des art., 1199.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 813.
Eaux navigables: disc. gén., 6551; disc. des art., 7341 et suiv.
Gratifications aux volontaires: disc. des art., 8817.
Loi des pêcheries: disc. des art., 8480.
Loi des postes: disc. des art., 7701 et suiv.
Modification du tarif douanier: disc. gén., 9279.
Pari aux courses: observ. sur la 3e lect., 7655.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6629 et suiv.
Modification du tarif douanier: disc., 9190.

D'initiative parlementaire:

Canal de la baie Georgienne: adoption, 2382.
Cie d'assurance de Montmagny: observ. sur la 3e lect., 2405.
Cie d'ass. sur la vie l'Union: disc. des art., 2213.
Ligne Hamilton-Waterloo-Guelph: disc. des art., 7130.
Ligne Toronto and Eastern: disc. des art., 7137 et suiv.
Loi des ch. de fer (bill n° 3): disc. gén., 490.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Loi des pêcheries: disc., 6241.

QUESTIONS.

Actionnaires des banques, 5118; machines agricoles, 401; règlements de la commission internationale des pêcheries, 399.

HENDERSON, David—*Suite.*

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3053.
Pêche du homard (disc.), 8643.

HERRON, John, *Macleod.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Encouragement de l'usage de la réfrigération, 7757; Lethbridge: pavillon des immigrants, 8601; service de l'immigration: traitement des agents, 8615; Saskatchewan du Nord, 4520.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence: disc. des articles, 2786.
Gratifications aux volontaires: observ. sur le dépôt, 5276; disc. gén., 6742; disc. des art., 8508.
Immigration: disc. des art., 6139, 6171.
Service de la marine: disc. gén., 5161.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6673.

D'initiative parlementaire:

Ligne d'Alberta-Colombie-Anglaise: 1re lect., 8049; 2e lect., 8271; 3e lect., 9085.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Cotton's Weekly, 6222; terres des Indiens en Alberta, 122.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Tarif douanier: discussion, 6335.

QUESTIONS.

Agence des terres de Pincher-Creek, 9277; *Cotton's Weekly*, 4777; Gervais (Mme Cuthbert), 7307; Whitford (James), 7307; réserve des Piégans, 177, 7309.

HODGINS, George Frederick, *Pontiac.*

DOCUMENTS.

Canal de la baie Georgienne (disc.), 3742.

HUGHES, Samuel, *Victoria-Haliburton.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Edifices administratifs d'Ottawa: divers travaux, 8583; essayerie de Vancouver, 8178; exercices annuels de la milice, 8994 et suiv.; matériel militaire, 8991; recensement et statistique, 7764; salle d'armes à Joliette, 699; solde et équipement de la troupe permanente, 9002; stations agronomiques 7736.

DOCUMENTS.

Employés temporaires, 3348.

HUGHES, Samuel—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Cadets du Collège milit. à Ottawa, 9014; concessions de terres aux volontaires du Sud-Africain, 9010; droits territoriaux au pôle Nord, 2861; jeunes éclaireurs, 3226; franchise postale, 8232; fusil Ross, 354, 4779; traité entre le Japon et les Etats-Unis, 6079.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Encouragement à l'industrie du zinc: disc. des art., 6269.
Fonds de prévoyance des employés de l'Intercolonial: disc. gén., 1200; disc. des art., 1202.
Gratifications aux volontaires: observ. sur le dépôt., 5274; disc. gén., 6732; disc. des art., 8505.
Immigration: disc. des art., 6132.
Journée de travail: disc. gén., 1305.
Service de la Marine: disc. gén., 3974; disc. des art., 7790 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5650 et suiv., 6573, 7026.
Institut Notre-Dame des Missions: disc. des art., 3316 et suiv.
Ligne Toronto and Eastern: disc. des art., 7150.
Pari aux courses: disc. gén., 948.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Nomination d'un comité chargé d'examiner le règlement, 1525.
Subvention à la Presse associée du Canada: disc., 9117.
Ville d'Ottawa: disc., 9133.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique: disc., 1150.

QUESTIONS.

Bassin de radoub sur le canal de la Trent, 1275; concessions de terre aux volontaires du Sud-Africain, 136; édifices fédéraux à Ottawa, service d'eau, 134; nominations dans le personnel administratif, 2412; propriétés de l'Etat à Saint-Jean, 3692; séparation des détenus, 154; sous-ministre des Chs de fer et Canaux, 2869; vaisseaux de guerre sur les Grands lacs, 136.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3060.
Nomination d'un traducteur des débats (disc.), 3222.

JAMESON, Clarence, *Digby.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

David's-Cove, quai, 1040; dragage dans Québec et Ontario, 6473; dragage dans les Provinces marit., 5056, 6033; écoles de navigation, 8945; Fox-Island, travaux de protection, 1046; Meteghan, brise-lames, 1052; phares et balises en Colombie-Angl., 8952; Pine-Brook, quai, 9253; Piper's-Cove

JAMESON, Clarence—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

(N.-E.), brise-lames, 1223; Port-Maitland (N.-E.), brise-lames, 1234; Port-Malcolm (N.-E.), quai, 1236; primes aux agents des douanes, 8974; ports, rivières et ponts, travaux divers, crédit gén., 1048; salaires des gardiens de phares, 8951; service des signaux, 8954; West-Dublin (baie de) (N.-E.) curage des abords du quai, 1258.

DOCUMENTS.

Pêche du saumon dans la rivière au Saumon (N.-E.), 1079; pêcheries de l'Atlantique, 2086; situation et traitement du personnel, 1079.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Droit d'entrée sur le poisson, 5081; passe migratoire à la riv. au Saumon, 8962; sécurité des voyageurs sur l'Intercolonial, 2403.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. des art., 1198.
Commission des ressources naturelles: disc. des art., 6719 et suiv.
Eaux navigables: disc. des art., 7340 et suiv.
Immigration: disc. gén., 5820 et suiv.; 6124 et suiv.; 6144 et suiv.; 6188 et suiv.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5966 et suiv.
Permis aux bateaux pêcheurs: dépôt, 6966.
Service de la marine: 1re délib., 1861.
Tarif douanier: dépôt, 6967.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Tarif douanier: dépôt, 6967.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Prov. maritimes: disc., 2932.

QUESTIONS.

Représentation de la Nouvelle-Ecosse, 2073; Transcontinental (ch. de fer), état des dépenses et composition du personnel de la commission, 169; transport du hareng, 1877; vacance de sièges sénatoriaux, 405; vapeur "Christine", 1268; vaisseaux-écoles, 2079; permis de pêche à la nasse, 1882; plaque commémorative de l'expédition de l'*Arctic*, 1688; port des journaux pour les Etats-Unis, 2082; poste de Boar's-Back, 4561, 6098; poste de Salmon-River, 3091; produits des pêcheries de harengs du Nouveau-Brunswick, 1882; commission des ressources naturelles, 3684; commission du tarif douanier à Middleton (N.-E.), 1078; congélateurs de boitte, 1685; à Barrington (N.-E.), 2081; demandes d'emploi dans la marine milit., 2079; pêcheries de homards, 4163; à Digby, 2079; agrandissement des frontières provinciales, 3344; approvisionnement de boitte, 2073; brise-lames de l'anse de Gulliver, 1274; comité des pêcheries de la commission de conservation, 5117; commissions des pêcheries, 1265.

KING, Hon. William-Lyon-Mackenzie, *Waterloo-Nord.*

Présentation, 3.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Application de la loi des enquêtes dans les conflits industriels, 9234; commission de l'enseignement technique, 9235; dépenses casuelles du Travail, 253; traitement du personnel du Travail, 245.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Enseignement professionnel, 2809, 3388; explication sur un fait personnel, 4973, 7571; explication sur un fait personnel à M. Macdonell, 8527; main-d'œuvre étrangère, 5083.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: dépôt, 2169; 2e lect., 7277; disc. des art., 7277 et suiv.; adoption, 8384; 2e délib., 9213.
Différends industriels: dépôt, 6965.
Journée de travail: disc. gén., 1299, 1336.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: dépôt, 2626; disc., 7261.
Différends industriels: dépôt, 6965.
art., 6963, 8435; adoption, 8440.

D'initiative parlemntaire:

Enseignement technique, 1120.

QUESTIONS.

Enseignement professionnel, 3338; loi sur les conflits industriels, 1680; main-d'œuvre étrangère, abrogation de la loi y relative, 284; médailles pour actes d'héroïsme, 282; statistique industrielle, 173; syndicat du ciment, 2424.

RAPPORTS.

Journée de huit heures, dépôt du 1er rapport du comité relatif au bill n° 21, 1676; adoption, 1677; 2e rapp. dépôt, 2558; disc., 3047; 4e rapp.: dépôt et adoption, 9267; rapport annuel du ministre du Travail: dépôt, 7.

KNOWLES, William-Erskine, *Moosejaw.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Cie d'assurance de la baie d'Hudson: dépôt, 541; 2e lect., 785; 3e lect., 3678.
Divorce de dame Helena-Mellor Fleming: 1re lect., 6078; 2e lect., 6175; 3e lect., 7642.

QUESTION.

Loi sur les différends industriels, 1680.

KYTE, George, *Richmond.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Port-Malcolm (N.-E.), quai, 1230.

DISCOURS DU TRÔNE: discussion, 26.

KYTE, George—*Suite.*

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Prov. maritimes: disc., 2869.

LACHANCE, Arthur, *Québec-Centre.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5120.

LAFORTUNE, David, *Montcalm.*

Présentation, 3.

BUDGET.

Discussion des crédits:

Encouragement à la culture du tabac, 7771; expositions d'intérêt fédéral, 7777; stations agronomiques, 7747.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: observ. sur la 3e lect., 8400.

D'initiative parlementaire:

Pari aux courses: disc. des art., 6885.

LAKE, Richard-Stuart, *Qu'Appelle.*

BUDGET.

Discussion générale, 1930.

Discussion des crédits:

Terres fédérales, 8916.

DOCUMENTS.

Quart S.O., sect. 16, rg 30, tp 9, 3e mérid., 1782; quart S.O., sect. 24, rg 38, tp 10, 3e mérid., 1079.

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 2564.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Gratifications aux volontaires: disc. des art., 8814.
Service de la marine: disc. gén., 5444.

QUESTIONS.

Bois de chauffage, 4315; bureau de l'inspecteur des agences domaniale à Brandon, 3113; certificats de terre aux métis, 6263; commission des champs de bataille, 3881; compensation en échange des terres publiques attribuée à l'Alberta et la Saskatchewan, 3476; concessions de terres accordées en 1909, 288; concession Warwick-Mudie, 287; distribution de graines de semence, 1058, 1262; écoles industrielles pour les jeunes Indiens, 6744; étendue des concessions de terre dans l'Alberta et la Saskatchewan, 3114; intérêt sur le prix de concessions de terre acquises par préemption, 454; percepteur de Burlington, 5279; propos du premier ministre à Toronto, 2405; recettes des pêcheries en Saskatchewan et

LAKE, Richard-Stuart—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

Alberta, 1078; recettes provenant des terres publiques dans l'Alberta et la Saskatchewan, 3476; vente de terrains d'école, 6262; subventions à la Saskatchewan, 3345.

LALOR, Francis-Ramsay, *Haldimand.*

INCIDENT.

Surtaxe allemande, 3891.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 762.
Service de la marine: disc. gén., 5311

QUESTIONS.

Krick (W. W.), 882; mouvement commercial entre le Canada et l'Allemagne, 666; revenu fédéral à Dunnville, 1068.

LANCASTER, Edward, *Lincoln-et-Niagara*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Accise, traduction par M. Fréchette, 1420; édifices administratifs: divers travaux, 8582; édifice public à Rigaud, 9250; édifice public à Roberval, 980: édifice public à Shawinigan, 1002; essayerie de Vancouver, 8171 et suiv.; frais d'enquête sur le juridiction des pêcheries, 8973; levés hydrographiques des riv. Richelieu et Yamaska, 6036; monuments militaires, 9005; service de l'immigration: traitement des agents, 8619; traitement du personnel, des Pêcheries, 8967.

DOCUMENT.

Affaire Walter Blythe (disc.), 2126.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Mise en discussion du projet relatif au pari aux courses, 6755; modification de la loi des chs de fer, observ., 976; réserve forestière de la riv. Oka, 9013; retards du courrier de Montréal pour les Prov. maritimes, 9011; travaux du comité des chs de fer, 9169.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 7300.
Chutes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 8870, 9141.
Commission des ressources naturelles: disc. des art., 6713.
Contrat d'assurance: disc. des art., 8891 et suiv.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 780.
Immigration: disc. des art., 6168.
Loi des chs de fer (n° 145): disc. des art., 8827 et suiv.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5769, 7100; 2e délib., 9088.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 9049 et suiv.

LANCASTER, Edward—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Ligne de la rivière à la Pluie: disc. des art., 6086.
Ligne Hamilton-Waterloo-Guelph: disc. des art., 7114 et suiv.
Loi des chs de fer (bill n° 2): dépôt, 95; disc. gén., 470; (bill n° 3): dépôt, 96; disc. gén., 475; (bill n° 4): dépôt, 97; disc. gén., 491.
Port de St-Jean: disc. des art., 8534.
Service de la marine: disc. gén., 5295; disc. des art., 7809.
Transports par eau: disc. des art., 8412.

D'initiative parlementaire:

Accidents d'automobiles: disc. gén., 9163.
Cie de transmission d'Ottawa-Montréal: disc. des art., 9032 et suiv.
Pari aux courses: disc. des art., 6906 et suiv.
Usage non autorisé d'automobile: disc. gén., 9166.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Collège militaire: discussion, 6103.

D'initiative parlementaire:

Abolition du Sénat: disc., 2087.

QUESTIONS.

Exportation de force motrice, 172; Johnson, Arthur, 5115.

RAPPORTS.

Attitude du comité dans l'affaire Lumsden (disc.), 6434.
Règlement de la Ch. des communes: disc., 8789.

LANCTOT, Roch, *Laprairie-Napierville.*

QUESTION.

Voie d'accès au pont Victoria, 6216.

LAPOINTE, Ernest, *Kamouraska.*

QUESTIONS.

Bureau administratif des chs de fer de l'Etat, 7914; conducteur de wagons-lits, 4772.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid, *Québec-Est.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Commerce et Industrie: traitement du personnel, 437; études hydrographiques, 8938; gendarmerie du Nord-Ouest, 437, 9237; service des marées, 8938; service de la marine, 8921 et suiv.; surveillance des pêcheries, 8935; télégraphie sans fil, 8939.

DISCOURS DU TRÔNE: Renvoi de la discussion, 5; disc., 21, 39.

DOCUMENTS.

Achat du *Rainbow* et du *Niobe*: dépôt, 6264; affaire Walter Blythe (disc.), 2124; délibé-

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

rations de la conférence impériale: observ., 214; navires de guerre sur les Grands lacs (disc.), 846.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Adjudications à M. Allard, 2779; acte d'héroïsme du conducteur de train Reynolds, 3389; affaire Lumsden, fixation de la disc. à mardi, 2309; agrandissement des frontières du Manitoba, 8553; ajournement (procédures de l'), 129; application du tarif minimum américain, 2272; attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5893 et suiv.; Barr, décès de ce député, 208; cadeaux aux ministres de la couronne, 9224; ch. de fer du lac St-Jean, 7679; commission des pêcheries, 2070; commission des pêcheries du Manitoba, 2271; délibérations du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5484; démissionne comme député de la ville d'Ottawa, 1785; double mandat, 7173; droit d'entrée sur le poisson, 5081; droits territoriaux au pôle Nord, 2862; étrangers dans les couloirs de la Ch., 7566; fusil Ross, 4790; griefs des colons de Labelle, 9217; lieut.-gouverneur de la Colombie-Anglaise, 554; mise en discussion du projet relatif aux paris aux courses, 6754; observ. sur un fait personnel à M. Lake, 2566; observ. sur un fait personnel à M. Lennox, 5876; paquebots de la Cie Allan, 3389; poste de Lachute, 6002; projet de marine militaire, 903; projet sur les sociétés coopératives, 2861; règlement des pêcheries internationales, 2272; sièges d'Ottawa et de Québec-Est, 848, 1390; terres des Indiens en Alberta, 122; traité des eaux internationales, 6264; traité entre le Japon et les Etats-Unis, 6080; traité Rush-Bagot, 6081; travaux de la Ch., 6220; usage réciproque des canaux, 5495; vétérans des incursions des Fénians, 7447; véto à une loi d'Ontario, 7678.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: observ. sur la 3e lect., 1904.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 808.
Cour d'échiquier: disc. des art., 6532.
Fonds de prévoyance des employés de l'Intercolonial: disc. des art., 1205.
Serments politiques: dépôt, 3.
Service de la marine: dépôt, 1829; disc. gén., 3116; disc. des art., 7783 et suiv.; adoption, 7923.

D'initiative parlementaire:

Accidents d'automobiles: disc. gén., 9164.
Cie d'ass. des manufacturiers du centre du Canada: 2e délib., 9090.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 6575 et suiv., 7087 et suiv.
Institut Notre-Dame des Missions: disc. des art., 3328.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 9054.
Loi sur l'inspection et la vente: observ. sur le dépôt, 546.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Marchands de détail: disc. des art., 9029.
Marine marchande: disc. des art., 2281.
Pari aux courses: disc. des art., 6925.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc., 195.
Création d'un département maritime: dépôt, 6866; adoption, 7681.
Encouragement des bassins de radoub: dépôt, 6625, 8523.
Enquête sur la sériation des déblais sur le Transcontinental: disc., 2460, 2752.
Loi de l'inspection et de la vente: disc., 853.
Pensions de la marine: retrait, 9177.
Personnel du service de la marine: dépôt, 5482.
Primes à la fabrication du fer: dépôt, 8781.
Subventions aux chs de fer: dépôt, 8276.
Tarif douanier: discussion. 6328.

D'initiative parlementaire:

Abolition du Sénat: disc., 2103.
Modification du règlement en ce qui concerne les questions: disc., 625.
Nomination d'un attaché canadien à Washington: disc., 1673.
Représentation proportionnelle: disc., 142.
Représentation des Prov. maritimes: disc., 2940.
Représnetation des provinces au Sénat: disc., 2116.

QUESTIONS

Adjudications à M. Allard, 2626; agrandissement des frontières provinciales, 3344; annuaire statistique du Canada, 1077; approvisionnement de boitte, 2073; arbitrage de la mer de Behring, 2867; bateau de sauvetage à Seal-Cove, 2265; bureaux de poste, création de, 657; bureau de poste de Cranborne (C.-A.), 1073; bureaux de poste au Nord-Ouest, 1682; boîtes à lettres enlevées et pillées, 663; capitaine Nooman, 1458; capitation sur les Chinois, 8272; chantiers maritimes sur les Grands lacs, 892; chasse au phoque, 2421; Cie de publication du *Whig*, 2562; commis parlementaires, 4774; commission de conservation des ressources naturelles, 1681; commission internationale des pêcheries, 3687; concessions de terre aux vétérans de 1866-67, 2308; congélateur de boitte de Barrington (N.-E.), 2082; construction d'une drague à Sorel, 3337; convention avec l'Alberta pour les services de la gendarmerie du Nord-Ouest, 891; dépenses effectuées dans le St-Laurent, 3346; distribution des lettres à Sydney (N.-E.), 1071; élévateur de Grenfell, 2560; emplois dans la marine canadienne, 2079, 2868, 9276; équipage du navire *Earl-Grey*, 3684; gardien du phare de Carousel, 2415; île Douglas, 3343; Imperial Export Co., 1161; inspecteurs des graines, 3679; itinéraire postal Powassan-Nipissing-Rastoul, 111; lieutenant-gouverneur de la Colombie-Anglaise), 401; maître de port à Halifax, 2564; Manitoba, limites de la

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

province, 135; mouvement des graines, 467; navires de l'Etat, 3681; navire *William-Joliffe*, 2308; New-Brunswick Coal & Railway Co., état des poursuites intentées contre elle, 173; Owen-Sound, édifice public, 171; (pr M. Brodeur) paiements effectués au journal le *Whig*, 1878; pêcheries de homards à Digby, 2079; pêcheries de la prov. de Québec, 7313; (pr Brod.), permis de pêche à la nasse, 1882; phares de Bass-River et de Little-Dyke, 2560; phare de l'île Spencer, 3478; port des lettres pour Barrie et Allandale, 174; Postes (absence du ministre des), 279; poste rurale dans Elgin-Est 27; poste de sauvetage de Souris (I.P.-É.), 7443; produits exportés, 4880; produits des pêcheries de harengs du Nouveau-Brunswick, 1882; propos du premier ministre à Toronto, 2415; recettes postales à Dunnville, 1068; rentes viagères de l'Etat, 404, 2261; représentation de la Nlle-Ecosse, 2073; sénateurs Jones et Frost, 2309; service du courrier dans Frontenac, 7444; service du courrier entre Rivière-Hébert et Minudia (N.-E.), 1458; service de la marine, 6101; service postal dans Algoma, 1077; service postal dans les villégiatures, 469; service à vapeur aux îles de la Madeleine, 7444; sténographie des comités, 9109; succession du sénateur Ferguson, 1454; terres offertes à la colonisation, 282; traduction des délibérations de la conférence impériale, 988; Transcontinental (ch. de fer): ouverture à l'exploitation de la section Est, 3887; transport du courrier du ch. de fer au village de Grenville, 135; vacances de sièges sénatoriaux, 405; vaisseaux-écoles, 2080; vaisseaux-écoles (passage des) dans les canaux canadiens, 110; vaisseaux de guerre, acquisition de, 2081, 3092; achats de l'amirauté anglaise, 2263; vaisseaux de guerre sur les Grands lacs, 105, 136, 1444; voyage de lord Kitchener, 7914; *Weekly Report*, 3679.

RAPPORTS.

Attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 6354.
Commission des eaux limitrophes: dépôt, 217.
Directeur général des Postes: dépôt, 7.
Gendarmerie du N.-O.: dépôt, 1826.
Journée de travail (disc.), 3050.
Liste des actionnaires des banques: dépôt, 6078.
Ministre du Commerce et de l'Industrie: dépôt, 7,654.
Nominiation d'un traducteur des débats (disc.), 3221.
Règlement de la Chambre des communes: dépôt, 8269; disc., 8784 et suiv.
Renvoi du rapp. de l'auditeur gén. au comité des comptes publics, 646.
Réorganisation du personnel de la Chambre: dépôt, 6744; retrait, 8275.
Pêcheries de homards (disc.), 8514.

DIVERS.

Adresses:

Adresse d'adieu à Son Exc. le Gouverneur général, 9172.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

DIVERS—*Suite.*

Adresses—Suite.

Communication d'un message de Son Exc. le Gouverneur général, relatif à l'adresse en réponse au discours du Trône, 1677.
Propose que l'adresse en réponse au discours du trône soit grossoyée et présentée à Son Excellence, 95.

Ajournements:

Du Mercredi des cendres, 3226; de l'Immaculée Conception, 974; de Noël, 1371; de Pâques, 6000.

Comités:

Bibliothèque (composition du comité de la), 167; comités permanents, 5, 159; impressions (composition du comité des), 167; ordres permanents (composition du comité des), 167; règlement de la Chambre composition du comité chargé de l'examiner, 1372, 1522; représentation proportionnelle, nomination d'un comité d'étude, 451; sériation des déblais du Transcontinental (composition du comité d'enquête), 3113
Délais de réception des pétitions relatives aux bills privés, 1689.
Délégués à la conférence avec le Sénat, 9271.
Mise en discussion des projets d'intérêt privé, 8800.
Motion d'ordre, 2344.
Nomination d'un messager, 396.
Séances du mercredi soir, 4564; du samedi, 8520; du matin, 6440.

LAVERGNE, Louis, *Drummont-et-Arthabaka.*

DOCUMENTS.

Gazette d'Arthabaska, 2268.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Chemin de fer des Cantons de l'Est: dépôt, 399; 2e lect., 585.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique: disc., 1156.

LAW, Bowman-Brown, *Yarmouth.*

BUDGET.

Disc. générale, 1967.

LEMIEUX, Hon. Rodolphe, *Gaspé.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Appointements d'un directeur du service ambulant, 6073; Bécancour (riv.), 4087 et suiv.; le Bic, 4094; Cap-à-l'Aigle, 4105; Gaspé, 4117; Grande-Rivière, 4128; départ. des Postes, service extérieur (suppl.), 6070; frais divers, 8267, 9254; dépenses casuelles des Postes (suppl.), 5916; fl. St-Laurent, 4463 et suiv.; St-André de Kamouraska, 4471; Ste-Anne-des-Monts, 4475; service à vapeur entre Rivière-Ouelle et Tadoussac,

LEMIEUX, Hon. Rodolphe—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

6025; traitement du personnel des Postes, 7012, 7042 et suiv.; services extérieurs, 8265.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Cotton's Weekly, 6222; distribution des objets de correspondance, 8530; franchise postale, 8200; langue française au télégraphe, 8655; omission du compte rendu des débats, 8284; poste de Dauphin, 3311; poste de Lethbridge, 8183; poste de Markham, 3312; poste de Winnipeg, 3310; service postal le dimanche, 3094.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Câbles sous-marins: dépôt, 2254; disc. gén., 6343; disc. des art., 6347, 2e délib., 8808.
Loi des postes: dépôt, 6744; disc. gén., 6961; disc. des art., 7700; adoption, 7718.
Loi sur les télégraphes: dépôt, 2255; disc. des art., 6348; 2e délib., 8809.
Loi des télégraphes: dépôt, 9211; adoption, 9213.
Personnel administratif: disc. des art., 7699.
Service de la marine: disc. gén., 3189.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Magistrature de Québec et du Manitoba: disc., 7354.
Personnel administratif: dépôt, 6440; disc., 7329.

QUESTIONS.

Administration des postes, 6099; bureau auxiliaire des postes, 3887; bureau de poste auxiliaire à Toronto, 3888; courriers convoyeurs, 5890, 6745; courrier de Dunkin, 4560; courrier de Milledgeville (N.-B.), 4778; courrier de St-Simon, 4164; distribution des objets de correspondance, 8272; durée des vacances parlementaires, 2624; *Cotton's Weekly*, 4777; entreprise O'Brien et Fowler, 3688; entreprise McArthur, 3688; examens du service des postes, 2417; fermeture des bureaux de poste le dimanche, 3883; livres obscènes, 7912; pénalités pour infractions à la loi postale, 1419; port des journaux pour les États-Unis, 2082; poste de Boar's-Back, 4561, 6098; poste de Central-Park, 2308, 2420; poste de Delisle, 4775; poste le dimanche, 3883; poste de Dixon, 3479; poste de Dolbeau, 4776; poste de Lethhridge, 4160; poste de Métabetchouan, 4775; poste de New-Westminster, 3115; poste de Pictou, 3687; poste de Salmon-River, 3091; poste de Windygates, 3092, 3346; poste de Troy (N.-E.), 7675; poste de Williamsville, 7674; poste de Winnipeg, 3681; règlements relatifs à la franchise postale, 2265; service du courrier à Blairmore, 8274; service du courrier à Letellier, 7676; service du courrier entre Scotsburn et Loganville, 2417; service des dépêches de Québec à Lévis, 6744; service des dépêches entre Quesnel et Fort-George, 7314; service postal dans le comté de Frontenac, 5389; traitement des inspecteurs des postes, 3345.

LENNOX, Haughton, *Simcoe-Sud.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Cap-à l'Aigle, 4106; Chatham (déviation de la voie ferrée), 3032 et suiv.; Chicoutimi, 4110; édifice public à Roberval, 980; édifice public à St-Jacques-l'Achigan, 1007; études et tracé d'une voie à la baie d'Hudson, 3237; Grand-Méchin, 4124; matériel de dragage, 5020; nouvel édifice administratif, 7554; pont de Québec, 3249; service ambulant des postes, 6074; Transcontinental national, 8779; études et construction, 5547 et suiv.

DOCUMENTS.

Correction d'une évaluation, 3693; Transcontinental (ch. de fer), estimation de travaux de déblai, 678; état relatif aux travaux de la section Est, lots B et F, 1782—autre état relatif aux travaux, 2424; note relative à la sériation des déblais, 3347: dossier concernant l'ingénieur McIntosh, 1782; passages à niveau, 289.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Affaire Clarry, 6437; attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5894; explication sur un fait personnel, 5870; inondations de la Trent, 4977, 5497 et suiv.; négociations relatives au tarif douanier, 6078, 6219; traitement des immigrants, 8383; Transcontinental (ch. de fer): frais de construction, 8656 et suiv.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Cour d'échiquier: disc. des art., 6529 et suiv.
Fonds de prévoyance, des employés de l'Intercolonial: disc. des art., 1202 et suiv.
Immigration: disc. des art., 5842, 6164.
Numéraire: disc. des art., 6992.
Personnel administratif: disc. des art., 7687.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer de colonisation du nord de Québec: disc. des art., 6038.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5786, 7034; 7086 et suiv.
Contrefaçon (bill n° 41), disc. gén., 851, 2e lect., 853.
Droits d'auteur: dépôt, 451.
Ligne de l'Est de la baie James: disc. des art., 6081.
Ligne de Manitoulin et de la rive Nord: disc. des art., 3625.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5017, 5083 et suiv.; 5525, 5574.
Ligne du Nord et Ouest d'Ottawa: disc. des art., 1442.
Ligne de Prince-Albert à la baie d'Hudson: disc. des art., 5110.
Loi des chs de fer (bill n° 4): disc. gén., 497.
Marchands de détail: observ. sur le renvoi, 8270.
Minotiers du Dominion: disc des art., 3678, 4095.
Restigouche Boom Co'y: disc. des art., 6515 et suiv.

LENNOX, Haughton—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Collège militaire: discussion, 6105.
Convention suppl. franco-canadienne, 181.
Minerai de zinc: discussion, 6120.
Ville d'Ottawa: disc., 9135.

D'initiative parlementaire:

Affaire Lumsden, 2464.

QUESTIONS.

Arbitrage relatif au Grand-Tronc-Pacifique, 2255; Clarry (L.-F.), 6100, 6746, 7911; enquête Hodgins, 7442; Holland (riv.), travaux d'amélior., 403, 659; ingénieur B. Bourgeois, 3343. 3886; livres obscènes, 7912; McIntosh (M.), 886; monnaie d'or détenue par l'Etat, 3480; pont de Québec (piles du), 888; dépenses, 6747; intérêts payés à la cie, 661; état financier de la cie, 3682; port des lettres pour Barrie et Allandale, 174; Transcontinental (ch. de fer), estimation des déblais, 271, 273, 406, 2865, 2256, 2424; dépenses, 6747; rapport de la commission, 655; payements effectués sur l'état des travaux, 2258; état des travaux dans la section McArthur, 2408; entreprise O'Brien, Fowler et McDougall, 3477; réclamations des ingénieurs, 2259; Trent (canal de la), levés hydrographiques, 175; inondations, 3947.

RAPPORTS.

Affaire Lumsden: date de la disc. du 4e rapp. du comité d'enquête, 6142; discussion, 6352.
Journée de travail (disc.), 3049.
Renvoi du rapport de l'auditeur gén. au comité des comptes publics, 634.
Sériation des déblais du Transcontinental: disc. d'un rapp. du comité d'enquête, 4307.

LEWIS, Edward-Norman, *Huron-Ouest.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Agent commercial du Canada à Washington, 4972; Barr (décès de M.), 399; correspondants parlementaires, 4975; négociations relatives au tarif douanier, 6218; propreté du papier-monnaie, 7571; rang officiel des consuls étrangers en Canada, 901; télégraphie sans fil, 3311; travaux de la Ch., 6221.

DISCOURS DU TRÔNE: discussion, 83.

DOCUMENTS.

Affaire Walter Blythe (disc.), 2123 et suiv.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4657.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6653 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Accidents d'automobiles: dépôt, 209.
Attentat et violences corporelles: dépôt, 1436.
Charge des navires: dépôt, 167.
Formule du serment: dépôt, 1982.
Immigration: dépôt, 3309.

LEWIS, Edward-Norman—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Inspection des navires: dépôt, 541.
Loi des chs de fer (bill nº 66): dépôt, 1370.
Port illégal d'armes offensives: dépôt, 211.
Télégraphie sans fil à bord des navires: dépôt, 168.
Utilisation de la lumière du jour: dépôt, 1438.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Modifications du règlement en ce qui concerne les questions: dépôt, 1624, 1633.
Nomination d'un attaché canadien à Washington: dépôt, 1672; retrait, 1676.

QUESTIONS.

Immigrants des pays européens, 8275; organisateurs de compagnies, 5387; propreté du papier-monnaie, 8653.

LOGGIE, William-Stewart, *Northumberland.*

BUDGET.

Discussion générale, 2298, 2336, 2345.

LORTIE, Joseph-Arthur, *Soulanges.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5351.

LOW, Thomas, *Renfrew-Est.*

Canal de la baie Georgienne, 3733.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ligne d'Ontario-Ottawa, 1re lect., 2945; 2e lect., 3262; 3e lect., 6039.

MACDONALD, Edw.-Norman, *Pictou (N.-E.)*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion des crédits:

Stations agronomiques, 7746.

BUDGET DES CH. DE FER ET DES CANAUX.

Discussion générale, 3011.

DOCUMENTS.

Poursuites instituées par M. Preston, 692.
Moyens de communication de l'île du Prince-Edouard (disc.), 3370; attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden (disc.), 5881 et suiv.

INCIDENTS.

Frais de construction du Transcontinental, 8720.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1179, 2330; coalitions de commerce: disc. des art., 7290; 8286 et suiv.

MACDONALD, Edw.-Norman—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Chutes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 9154.
Fonds de prévoyance des employés de l'Intercolonial: disc. gén., 1201; disc. des articles, 1203 et suiv.
Gratifications aux volontaires: observ. sur le dépôt, 5275; disc. gén., 6738; disc. des art., 8493.
Service de la marine: disc. gén., 3577, 3780; disc. des art., 7866.
Transports par eau: disc. des art., 8418.

D'initiative parlementaire:

Cie d'assurance la Phœnix: dépôt, 541; 2e lect., 785; 3e lect., 1443.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental: disc., 2545.

D'initiative parlementaire:

Pavement de l'avocat dans l'enquête Lumsden, 9269: adoption, 9269.

QUESTIONS.

Intercolonial (ch. de fer), pouvoirs du bureau administratif, 659.

RAPPORTS.

Attitude du comité dans l'affaire Lumsden, (disc.), 6408.
Journée de travail (disc.), 3050.
Renvoi du rapport de l'auditeur général au comité relatif à l'affaire Lumsden (disc.), 5485.

MACDONELL, Angus-Claude, *Toronto-Sud.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Saint-Laurent (fl.), 4465; Trois-Rivières, 4491.

DOCUMENTS.

Réserve militaire, 2268.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Explication sur un fait personnel, 8526; naufrage du bac transb. *Bessemer n° 2*, 1689; projet sur les différends industriels, 7315; traitement des immigrants, 7318.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Eaux navigables: disc. des art., 6570.
Ferme Baby: disc. des art., 6273.
Journée de travail: disc. gén., 1282.
Viandes et conserves: disc. des art., 6668.

D'initiative parlementaire:

Banque Dominion: 1re lect., 5927; 2e lect., 6175; 3e lect., 7168.
Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5791.
Différends industriels: dépôt, 268; 2e lect., 1369.

MACDONELL, Angus-Claude—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Ligne Hamilton-Waterloo-Guelph: disc. des art., 7106 et suiv.
Ligne Toronto and Eastern: disc. des art., 7139 et suiv.
Loi des chs de fer: dépôt, 269; 2e lect., 1369.
Loi électorale: dépôt, 267; 2e lect., 1339; disc. des art., 1341.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique, (disc.), 1107.

QUESTIONS.

Casernes de Lambton, 282; courriers convoyeurs, 6745; étendue des terres concédables, 3086; importations d'ardoises et crayons, 6863; main-d'œuvre étrangère, abrogation de la loi y relative, 284; médailles pour actes d'héroïsme, 282; pêcheries de l'Atlantique au tribunal de La Haye, 283; plans de l'édifice de la rue Sussex, 6525; postes de sauvetage, 4162; terrains militaires sur la riv. Humber, 3345; traités avec les Etats-Unis, 280.

MACLEAN, William-Findlay, *York-Sud.*

BUDGET.

Discussion générale, 1720.

Discussion des crédits:

Service à vapeur avec Cuba, 6023.

DISCOURS DU TRÔNE: discussion, 51.

INCIDENT.

Service des trains, 397.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1190; disc. des art., 1196.
Coalitions de commerce: observ. sur la 3e lect., 8390 et suiv.
Commission des ressources naturelles: disc. gén., 6688.
Loi des télégraphes: disc. des art., 9212.
Service de la marine: disc. gén., 5427; disc. des art., 7822 et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6633.
Ville d'Ottawa: disc. des art., 9205.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5763.
Pari aux courses: disc. des art., 6861, 6867.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Commission des ressources naturelles: observ. sur le dépôt, 6000.
Convention supplémentaire franco-canadienne: disc., 201.
Modification du tarif douanier: disc., 6311, 9189.
Nomination d'un comité chargé d'examiner le règlement, 1524.

MACNUTT, Thomas, *Salcoats.*

INCIDENT.

Ch. de fer de la baie d'Hudson, 7570.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5374.

MADDIN, James-William, *Cap-Breton.*

BUDGET.

Discussion générale, 3022.

DOCUMENTS.

Moyens de communication de l'île du Pr.-Édouard (disc.), 3373; distribution des lettres à Syney (N.-E.), 1079.

INCIDENT.

Représentation de Québec et d'Ottawa, 1387.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Journée de travail: disc. gén., 1306.

D'initiative parlementaire:

Pari aux courses: disc. gén., 6851; disc. des art., 932, 6931.

QUESTIONS.

Brise-lames de Gull-Cove, 7169; distribution des lettres à Sydney (N.-E.), 1071; sociétés de pêcheurs pour l'emmagasinage de la boitte, 1072; quai de Grand-Mira-Cove, 7169.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3079.

MAGRATH, Charles-Alexander, *Medicine-Hat.*

BUDGET.

Discussion générale, 2027.

Discussion des crédits:

Affaires indiennes: frais généraux, 8255; édi- public à Lethbridge, 613; édifice public à Roberval, 994; Saskatchewan du Nord, 4522.

DOCUMENTS.

Bureau de poste de Lethbridge, 1459; création d'une station agronomique à Lethbridge, 2269; modification de la loi d'irrigation, 2269; réserve des Pieds-Noirs, 3348; terrains de gares dans sect. 29, tp 9, 22e rang, 678.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Explication sur un fait personnel, 9294; frais de construction du Transcontinental, 8703; poste de Lethbridge, 8181.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Immigration: disc. gén., 5823.
Journée de travail: disc. gén., 1295.
Service de la marine: disc. gén., 4577.

MAGRATH, Charles-Alexander—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire:

Terres fédérales: dépôt, 3880.

QUESTIONS.

Bureau de poste de Lethbridge, 675, 4160; gisements houillers dans l'Alberta, 1066; population du Canada, 5117; quart N.-E., sect. 31, rg 24, tp 30, 4e mérid., 7308; soin des immigrants à Medicine-Hat, 2421; voies fluviales, 3337.

MAJOR, Charles, *Labelle.*

INCIDENT.

Griefs des colons de Labelle, 9213.

QUESTION.

Barrages de la rivière du Lièvre, 1877.

MARCIL, Hon. Charles, Orateur, *Bonaventure.*

Discussion des crédits:

St-Charles-de-Caplan, 4477.

COMMUNICATIONS.

Clôture de la 2e session de la 11e législature: message du Gouverneur gén., 9270.
Conférence avec le Sénat: communication d'un message du Sénat, 9270.
DISCOURS DU TRÔNE: lecture du texte à la Chambre, 3.
Elections partielles: de MM.. Allard, 3672; Best, 1828; Douglass, 3; Fortier, 3; King, 3; Lafortune, 3; Sperry, 1828; Wilcox, 653.
Invalidation de l'élection de Lotbinière, 1.
Lettre de convocation aux collèges électoraux: de Dufferin, 652; de Lotbinière, 1; d'Ottawa, 1826.
Ouverture de la 2e session de la 11e législature, 1.
Régie interne: composition de la commission, 99.
Sanction de lois, 973, 5939, 7001.
Tableau d'avancement du personnel du bureau conjoint de distribution, 653.
Vacances de sièges électoraux: d'Essex-Nord, 3; de Lunenburg, 3; de Middlesex-Ouest, 3; de Montcalm. 2; de Strathcona, 2; de Waterloo-Nord, 2.
Validation d'élections contestées: de Montmagny, 20; de King (I.P.-E.), 267; de Queen (I.P.-E.), 267; de Bellechasse, 3672.

DÉCISIONS.

Application de l'art. 48 du règlement, 653.
Décision motivée relative à la disc. du projet sur le pari aux courses, 6760.
Décision relative au dépôt du bill n° 88, relatif aux concessions de terre, 1827.
Décision sur la faculté d'option d'un membre élu dans deux circonscriptions, 880.
Décision relative à la procédure des questions, 1677.
Décision relative à la procédure de retrait concernant les motions, 1892.
Formalités de la délibération des amendements du Sénat, 6095.

MARCIL, Hon. Charles, Orateur—*Suite.*

DÉCISIONS—*Suite.*

Formalité du dépôt de documents, 2775.
Observ. sur question relative au fusil Ross, 1622.
Ottawa & Québec-Est (sièges d'): option de sir W. Laurier, 847.
Rejet d'une pétition, 1676.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Restigouche Boom Co'y: disc. des art., 6516.

RAPPORT.

Rapport de la bibliothèque: dépôt. 5.

MARSHALL, David, *Elgin-Est.*

Discussion des crédits:

Bureau de poste à Maisonneuve, 734.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5182.

QUESTIONS.

Matériel de sauvetage, 465; pierre de l'édifice de la rue Sussex, 5890; Port-Bruce, amélioration du port, 276; poste rurale dans Elgin-Est, 276.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3073.

MARTIN, Alexander-Munro, *Wellington-Nord.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Transports par eau: disc. des art., 8415.

D'initiative parlementaire:

Minotiers du Dominion: disc. des art., 4146

MARTIN, Médéric, *Montréal, div. Ste-Marie.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Insectes nuisibles: disc. des art., 5972.

D'initiative parlementaire:

Loi des chs de fer: 1re lect., 399; 2e lect., 2287.

MARTIN, William-Melville, *Regina.*

BUDGET.

Discussion générale, 1757.

INCIDENT.

Round robin relatif aux travaux de la Ch.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Primes aux volontaires: disc. gén., 6740.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5767.

MARTIN, William-Melville—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Ch. de fer central de la Saskatchewan: 1re lect., 2459; 2e lect., 2865; 3e lect., 5018.
Divorce de Alexander-Augustus Barthelmes: 1re lect., 5570; 2e lect., 6039; 3e lect., 6483.
Divorce de James-Alexander-Hurst Forster: 1re lect., 8780; 2e lect., 8801; 3e lect., 9085.
Institut Notre-Dame des Missions, 1re lect., 1616; 2e lect., 2026; disc. des art., 3314.
Ligne d'Alberta-riv. de la Paix: 1re lect., 8383; 2e lect., 8801; 3e lect., 9085.
Ligne de Brockville-Ottawa-St-Laurent: 1re lect., 5570; 2e lect., 6039.
Marchands de détail: disc. des art., 8854.
Pari aux courses: disc. gén., 935, 6818.

QUESTION.

Elévateur de Grenfell, 2560.

MAYRAND, Hormisdas, *Maskinongé.*

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer du St-Maurice: dépôt, 1160; 2e lect., 1408; 3e lect., 2383.

McALLISTER, Duncan, *King-et-Albert.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5155.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Affermage de l'Intercolonial, 2437.

McCALL, Alexander, *Norfolk.*

BUDGET.

Discussion générale, 1750.

Discussion des crédits:

Bing-Inlet, 3660; bois créosoté, 3648.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Pari aux courses: disc. gén., 6793; disc. des art., 6857, 6937.

McCARTHY, Maitland, *Calgary.*

DOCUMENTS.

Cession de la réserve St-Pierre, 435; terrains concédés à la compagnie immobilière du sud de l'Alberta, 1782.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Divorce de Hope-Eileen-Moreland Drinkle, 1re lect., 3308; 2e lect., 3436; 3e lect., 3678.

QUESTIONS.

Bureaux de poste au Nord-Ouest, 1682; importation au Yukon, 3690; pétrole à Athabaska, 3690; transfert de terrains militaires à Calgary, 1274.

McCOIG, Archibald-Blake, *Kent-Ouest.*

INCIDENT.

Rondeau, 7317.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6669.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Primes au pétrole: disc., 7367.

McCOLL, John, *Northumberland (Ont.).*

Canal de Saint-Clair à Erié: 1re lect., 3482; 2e lect., 3633; 3e lect., 5802.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5795.
Pari aux courses: disc. gén., 925.

McCRANEY, George-Ewan, *Saskatoon.*

INCIDENT.

Rétrocession de la réserve St-Pierre, 7530.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Prov. maritimes: disc., 2908.

RAPPORT.

Cie de transmission d'énergie d'Ottawa-Montréal: observ., 6862; adoption, 6965.

McGIVERIN, Harold-Buchanan, *Ottawa.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Chemin de fer Nord et Ouest d'Ottawa: dépôt, 399; 2e lect., 585; disc. des articles, 1441; adoption, 1443,
Cie d'assurance-vie Union: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 2353.
Cie du canal de Montréal-Ottawa-baie Georgienne: dépôt, 1160: 2e lect., 1408.
Mond Nickel Co'y: 1re lect., 1828; 2e lect., 2026.

McINTYRE, Gilbert-H., *Perth-sud.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bureau de poste à Maisonneuve,—rappel au règlement, 725; édifice public à Hillsborough (rappel au règlement), 620; édifice public à Mitchell, 7903.

McKENZIE, Daniel, *Cap-Breton-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Burks-Head, brise-lames, 1033; Pictou (île de), travaux divers, 1055.

PROJETS DE LOI.

D'initative gouvernementale:

Chs de fer de l'Etat: disc. des art., 9211.
Journée de travail: disc. gén., 1315.

McKENZIE, Daniel—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Protection des eaux navigables: disc. gén., 5991.
Service de la marine: disc. gén., 4594.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Affermage de l'Intercolonial, 2446.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Prov. maritimes: disc., 2925.

McLEAN, Hugh-Havelock, *Sunbury-et-Queen.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4016.

McLEAN, Murdo-Young, *Huron-Sud.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Fl. Saint-Laurent, section Kingston-Brockville, 4083.

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 5487.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine, 4668.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: disc., 7244.

MEIGHEN, Arthur, *Portage-la-Prairie.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Encouragement de l'usage de la réfrigération, 7759; observatoire d'Ottawa, 564; rapide de St-André, 6447; traitement du personnel des Affaires indiennes, 380.

DOCUMENTS.

Honoraires d'avocats dans acquisition de terrains par l'Etat, 677.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Commerce des grains de l'Ouest, 8761; franchise postale, 8218; Ottawa et Québec-Est, option de sir W. Laurier, 847; quai de Richibouctou, 8121; représentation de Québec et d'Ottawa, dépôt, 1378; rétrocession de la réserve St-Pierre, 7535.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8893 et suiv.
Gratifications aux volontaires: disc. des art., 8490.
Journée de travail: disc. gén., 1337.

MEIGHEN, Arthur—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Loi des chs de fer: disc. des art., 8833.
Service de la marine: disc. gén., 5370.

D'initiative parlementaire:

Loi des chemins de fer: dépôt, 826; disc. gén., 2275.
Loi électorale: disc. des articles, 1354.
Loi des liquidations: dépôt, 1259; 2e lect. : 3e lect., 9166.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Pari aux courses: disc. des art., 6911.
Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental, 2689.

QUESTIONS.

Accusations contre un fonctionnaire à Québec, 8519; concession du quart S.-O. de la sect. 16, tp 19, rg 20, 4e mérid., 7676; quart S.-O., sect. 18, tp 19, rg 20, 4e mérid., 7308; paiements faits à M. Norris, 2869.

RAPPORTS.

Attitude du comité dans l'affaire Lumsden (disc.), 6427.
Journée de travail (disc.), 3069.

MIDDLEBRO, William-Sora, *Grey-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Edifices publics neufs à Ottawa, 581; musée Victoria, 597.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5902; fonctionnaires des services extérieurs, 7320; franchise postale, 8198; magistrature en Colombie-Anglaise, 18; rétrocession de la réserve St-Pierre, 1487.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc, gén., 775.
Journée de travail: disc. gén., 1288.
Service de la marine: disc. gén., 3390.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5629 et suiv., 6590, 6704.
International Waterways, Canals and Construction Co.: disc. des art., 2827.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Enquête sur la sériation des déblais du Transcontinental, 2633.
Primes au pétrole: disc., 7378.

QUESTIONS.

Flottille canadienne dans les eaux intérieures, 7909; Owen-Sound, édifice public, 171.

MILLER, Henry-Horton, *Grey-Sud.*

BUDGET.

Discussion générale, 1593.

Discussion des crédits:

Bâtiments militaires, 1029; essayerie de Vancouver, 8180.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Explication sur un fait personnel, 4164; franchise postale, 8205.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8883.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5950.

D'initiative parlementaire:

Cie d'ass. de Montmagny: disc. des art., 2304.
Loi de l'intérêt: dépôt, 129; disc. gén., 524, 537; retrait, 1277.
Loi de l'intérêt: dépôt, 1439; 2e lect., ; disc. des art., 2273.
Pari aux courses: dépôt, 98; disc. gén., 905, 965, 6756 et suiv.; disc. des art., 6934, 7643.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Abolition du Sénat, 2102.
Prévention de la tuberculose, 1497.

QUESTION.

Dépenses effectuées pour la prévention des épizooties et des maladies contagieuses chez l'homme, 1457.

DIVERS.

Suspension du règlement relatif aux projets émanant du Sénat, 8780.

MOLLOY, John-Patrick, *Provencher.*

DOCUMENTS.

Frontières du Manitoba.

INTERPELLATION.

Rétrocession de la réserve St-Pierre, 7507.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Primes aux volontaires: disc. des art., 8503.
Service de la marine: disc. gén., 5186.

MONK, Frederick-Debartzch, *Jacques-Cartier.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bécancour, 4086 et suiv., 4098; pont de Québec, 3255.

DISCOURS DU TRONE, discussion, 46.

DOCUMENTS.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co'y contre le roi, (disc.), 1636, 1668; affaires en délibéré à la cour supérieure du Bas-Canada: demande motivée, 1892; bureaux succursales des postes à Montréal: demande motivée, 1671; canal de la baie

MONK, Frederick-Debartzch—*Suite.*

DOCUMENTS—*Suite.*

Georgienne (disc.), 3759 ; courrier d'Angleterre, 5808; état du personnel de l'organisation de la défense navale, 1635; frais de la dernière conférence interimpériale, 1079; instructions relatives à la nomination de commis parlementaires, 2425 ; mission de M. Preston au Japon, 344; opérations du syndicat péager de Montréal, demande motivée, 1669; ponts du canal de Beauharnois, 2426; prairies (riv. des), 117 ; quais dans le comté de Jacques-Cartier, 112.

Convention commerciale avec l'Allemagne, 4053; fusil Ross, 1621; Harland & Wolff, 1440; juridiction fédérale sur les compagnies financières, 3387; observ. sur un fait personnel à M. Miller, 4168; projets de la conférence impériale, 904; projet sur les sociétés coopératives, 2860.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 800.

Immigration: disc. gén. 5812.

Service de la marine: 1re délibération, 1835, 1868; disc. gén., 3157.

D'initiative parlementaire:

Cie d'ass. Merchants and General: 1re lect., 1678; 2e lect., 2026; disc. des art., 2864; 3e lect., 3261.

Institut Notre-Dame des Missions: disc. des articles, 3318.

Loi de l'intérêt: disc. gén., 531.

Loi des terres fédérales, observ. sur le dépôt, 3881.

Pari aux courses: disc. gén., 919.

Sociétés coopératives de crédit: dépôt, 356; 2e lect., 3385.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne, 178.

D'initiative parlementaire:

Modification du règlement en ce qui concerne les questions, 1629.

Représentation proportionnelle: dépôt, 140.

Séparation des détenus: dépôt, 147.

QUESTIONS.

Achat de navires de guerre, 2081, 3092; annulation des concessions de terre à la cie de la rivière de la Paix, 1622, 1454; assurance (contrat d'), 831; avances de graines de semence, 662; bouée d'Old-Proprietor, 133; chenal du St-Laurent, 888; Chevalier (major), 670 ; concessions de terres dans les réserves indiennes, 828; concessionnaires du canal de Beauharnois, 3946; conférence sur la défense impériale, frais, 828; construction d'une drague à Sorel, 3337; convention franco-canadienne, abrogation, 289 ; déf. impériale, frais de la conférence, 673; Gervais (Alphonse), 6523; immigration française, travail des agents, 835; LeBel (Wenceslas), 674; ligne panbritannique, 281 ; Lizotte (Luc), 675; mouillages dans le port de Montréal, 5804; pont de Québec, composition et fonctions

MONK, Frederick-Debartzch—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

de la commission d'ingénieurs, 106; Saint-Charles (rivière), lots de rive, 132, 452, 657; service de la marine, 6101; Transcontinental (ch. de fer), embranchement du lac Supérieur: dates, importance et exécution des marchés passés, 170; état des travaux et prix du marché, 169; troisième centenaire de Québec (fêtes du): état des frais, 831.

RAPPORTS.

Renvoi du rapport de l'auditeur général au comité des comptes publics, 637.

MURPHY, Hon. Charles, *Russell.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Traitement du personnel des Affaires extérieurs, 353; traitement du personnel du secrétariat d'Etat, 353.

INCIDENT.

Attribution de la médaille Albert au conducteur Reynolds, 4450.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Tempérance: dépôt, 7565; disc. des art., 8801; adoption, 8802.

D'initiative parlementaire:

Pari aux courses: disc. gén., 960.

QUESTIONS.

Angus, William, 3343; boîte de scrutin, modèle Ferguson, 7676; chartes de compagnies: conditions d'octroi, 897; conférence sur l'autorisation des compagnies, 7311; coût des élections fédérales; coût du fonctionnement du Sénat, 2411; coût des listes électorales, 662; défense milit. de Québec et du fl. St-Laurent, 7909; flottille canadienne dans les eaux intérieures, 7910; fourniture du poisson au pénitencier de New-Westminster, 7911; nominations dans le personnel administratif, 2412; paiements faits aux journaux de Québec, 3683; publication de l'Index analytique des Débats, 2256; règlement de la commission internationale des pêcheries, 399; Sinclair, John, 6863; traités avec les Etats-Unis, 281.

RAPPORTS.

Annuaire du personnel administratif: dépôt, 1836.

Commission du service civil: dépôt, 1436.

Impressions et papeterie: dépôt, 7673.

NANTEL, Wilfrid-Bruno, *Terrebonne.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Bureau de poste à Maisonneuve, 716; dépôts d'immigrants (dans la prov. de Québec), 1014.

NANTEL, Wilfrid-Bruno—*Suite.*

DOCUMENTS.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co.: (disc.), 1666.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 774.
Service de la marine: disc. gén., 4795.

QUESTIONS.

Achat de terrain à Ste-Thérèse, 832; affaires pendantes à la cour supérieure de la prov. de Québec, 1447.

NESBITT, Edward-Walter, *Oxford-Nord.*

BUDGET.

Discussion générale, 2369.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1186.
Contrat d'assurance: disc. des art., 8351 et suiv., 8896.
Primes aux volontaires: disc. gén., 6738.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer Nord-Canadien d'Ontario : 1re lect., 2304; 2e lect., 2408; 3e lect., 6039.
Cie Sovereign Trust: 1re lect., ; 2e lect., 5802; 3e lect., 6039.
Divorce de Mme Ada-Ann Reid: 1re lect., 5386; 2e lect., 5803; 3e lect., 6483.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5102, 5603.
Ligne Ouest-Ontario-Pacifique: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 1408.
Ligne Sud-Ontario-Pacifique: dépôt, 399; 2e lect., 585; 3e lect., 1408.
Marchands de détail: disc. des art., 8462.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4096, 4145.

NEELY, Davis-Bradley, *Humboldt.*

INCIDENT.

Service postal le dimanche, 3093.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5205.

D'initiative parlementaire:

Ligne du fl. Nelson: disc. des articles, 5091, 5578.
Ligne Prince-Albert-baie d'Hudson : 1re lect., 1436; 2e lect., 1825; disc. des articles, 5110.
Marchands de détail: disc. des art., 8456 et suiv., 8850 et suiv., 9018.

QUESTION.

Parc national en Saskatchewan, 835.

NORTHRUP, William-Barton, *Hasting-Est.*

DOCUMENTS.

Terrains houillers, 3348.

NORTHRUP, William-Barton—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Cadeaux aux ministres de la couronne, 9228; représentation de Québec et d'Ottawa, 1391.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. des art., 7788 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5750, 6584.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 9056.
Loi des chs de fer: dépôt, 98; disc. gén., 505.
Loi de l'intérêt: disc. gén., 2273.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne, 186.
Conventions tarifaires avec les E.-U., 6296.

QUESTIONS.

Ligne de Belleville à North-Hastings, 104; 49e régiment, 4559.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3077.
Renvoi du rapport de l'auditeur général au comité des comptes publics, 647.

OLIVER, Hon. Frank, *Edmonton.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Départ. de l'Intérieur: traitement du personnel du service central, 8606; dépenses casuelles, 8607; frais d'enquêtes sur les chutes d'eau de l'Ouest, 8920; observatoire d'Ottawa, 449; terres fédérales, 8913; div. des Affaires indiennes: traitement du personnel, 361, 436; frais généraux, 8255; direction de la Col-Anglaise: traitement du personnel, 8260; direction de l'île du Prince-Edouard: traitement du personnel, etc., 8248; direction du N.-O., 8250; direction du Nouv.-Brunswick; traitement du personnel, 8248 ; Indiens de la Nouvelle-Ecosse: réparations aux routes, 8247; Indiens d'Ontario: service de médecin, 8237. Indiens d'Ontario: service de médecin, 8237; Indiens d'Ontario et de Québec: arpentage, 8239; administration du fonds de terres des Indiens de Québec, 8239; achat de bestiaux, 8250; distribution de vêtements, 8253; distribution de vivres, 8251; frais judiciaires, 8246; île Lennox, quai, 8249; instruction des jeunes Indiens, 8263, 8264; moulins à farine et scieries, 8255; secours aux Sioux, 8255; soins médicaux, 8251. Service de l'immigration: traitement du personnel, 8919; traitement des agents à l'intérieur et à l'étranger, 8608; dépenses casuelles, 8620; dépôt d'immigrants, 1014; loyer de la maison du commissaire Preston, 8624; pavillons d'immigrants, 5916; Yukon: frais d'administration, 8913; gouverneur, 5924.

OLIVER, Hon. Frank—*Suite.*

DOCUMENTS.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co. (disc.), 1651.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Attitude des agents d'immigration américains, 7316; commerce des grains de l'Ouest, 8761, 8781, 9014; concessions de terre aux volontaires du Sud-Africain, 9010; épidémie de trachoma, 3582; réserve forestière de la riv. Oka, 9012; réserve St-Pierre: réclamation Raynor, 2071; rétrocession de la réserve, 7450; terres des Indiens en Alberta, 123; traitement des immigrants, 6970, 7319, 8384, 9007.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Chutes d'eau en Colombie-Angl.: dépôt, 6213; disc. des art., 6726, 8858, 9140.
Gratifications aux volontaires: dépôt, 5273; disc. gén., 6729; disc. des art., 8481, 8810; adoption, 8821.
Immigration: dépôt, 2251; disc. gén., 5809; disc. des art., 5840 et suiv., 6123 et suiv., 6144 et suiv., 6175 et suiv.; adoption, 6210; 2e délibér., 8821.
Irrigation: dépôt, 6212; disc. des art., 6567.
Loi des Indiens: dépôt, 3581; disc. gén., 6251; disc. des art., 6255, 6266.
Service de la marine: disc. gén., 5361.
Titres de biens-fonds: dépôt, 2623; disc. gén., 6251; 2e délib., 8822.

D'initiative parlementaire:

Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5105, 5587.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4142 et suiv.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Parc des montagnes Rocheuses: dépôt, 3226; disc., 6540.

QUESTIONS.

Accusations contre un fonctionnaire à Québec, 8519; agents d'immigration en France, 104, 137, 835; agence des terres de Pincher-Creek, 9277; aliénation de terrains à New-Westminster, 3347; annulation des concessions de terre à la cie de la riv. de la Paix, 1454; Armstrong (Dr), 465; arpentage de la réserve Chou-chou-way-ha, 5805; arpentage du township n° 9 au Manitoba, 285; bâtiment de l'immigration à Victoria, 2307; bois de chauffage, 4316; bureau de l'inspecteur des agences domaniales à Brandon, 3113; certificats de terre aux métis, 6263; certificats de terre aux volontaires du Sud-Africain, 2263; cie de colonisation de la riv. de la Paix, 1623; concession Barge, 5280; concessions de coupe de bois et de foin au Manitoba, 3889; concession du quart S.O. de la sect. 16, tp 19, rg 20, 7677; concessions de terre et de mine, 5869; concession de terre à Jean Riel, 7309; concessions de terre accordées par M. Sifton, 5278; concessions de terres aux miliciens, 3946; concessions de terres aux anciens soldats, ; concessions de terres au Manitoba, en 1908-1909, 1884; concession de terres accordées en 1909, 283; concessions de terres dans les réserves indiennes, 668, 828; concessions de terres dans la section n° 34, 4317; concessions de terres aux volontaires du Sud-Africain, 109; concession de terres à Westminster, 2418; concession Warwick-Mudie, 288; coupe de bois sur l'île Giant's-Tomb, 4879; coupe de bois dans les réserves indiennes, 891; distribution de graines de semence, 1262; écoles industrielles pour jeunes Indiens, 6524; émigration aux Etats-Unis, 453; étendue des concessions de terres dans l'Alberta et la Saskatchewan, 3114; étendue des terres concédables, 3086; Gervais (Mme Cuthbert), 7307; James Whitford, 7308; gisements houillers dans l'Alberta, 1066; immigrants établis sur la ligne de Quinté, 8275; immigrants des pays européens, 8275; immigration dans les Cantons de l'Est, 671; intérêt sur le prix de concessions de terres acquises par préemption, 454; Leech, 4317; Connell (Dr), 465; McLeod (Alexander), 6217; McQuarrie (W. L.), 4318; nationalité des immigrants, 131; Norris (T. C.), 899, 2869; North Atlantic Trading Co., 674; parc national en Saskatchewan, 835; pétrole à Athabaska, 3691; prairies de Pitt, 287; propriété des cours d'eau, 3115; rapatriement d'immigrants, 1452; recettes provenant des terres publiques dans l'Alberta et la Saskatchewan, 3476; registre d'émigrants, 280; réserve forestière de la Montagne-à-la-Tortue, 6264; réserve forestière de la Montagne-du-Dauphin, 1446; réserve indienne de Pointe-Bleue, 4775; réserve indienne de St-Pierre, 133, 2423, 7444; réserve des Piégans, 7309; section 29, tp 5, rg 8, 1er mérid., 6216, 6217; section n° 6, tp 5, rg 7, 1er mérid., vente à la v. de Brandon, 6527; section 31, 7308; section 16, 7308; section 32, 7309; soin des immigrants à Medicine-Hat, 2421; terrains d'écoles, 4558; terres des écoles (vente de), 454; terres offertes à la colonisation, 282; terres publiques affectées à la défense navale, 1444; terres publiques au Nord-Ouest, 1451; tracé d'une route dans la réserve indienne de Mississaga, 669; transfert de terrains militaires à Calgary, 1274; vallée de la riv. de la Paix, 4561; vente de terrains d'écoles, 4558, 6262; vente de terres à M. Crosbie, 4879; vente de terrains à Surrey, 2418; vente de terres sur le parcours du G.-T.-P., 2075; ventes de terres publiques pour la construction de la ligne de la baie d'Hudson, 2262; Wakefield, (A. G.), 6217; Walton (George), 3947; Watson (R. J.), 2626; Whitford (James), 7308.

RAPPORTS.

Affaires indiennes: dépôt, 8.
Commission hydrographique: dépôt, 5386.
Haut commissaire à Londres: dépôt, 8.
Ministre de l'Intérieur: dépôt, 7.

OSLER, Edmund-Boyd, *Toronto-Ouest.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1192.

OSLER, Edmund-Boyd—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire:

Divorce d'Emily-Maud Nicholl: 1re lect., 8780; 2e lect., 8801; 3e lect., 9085.
Pari aux courses: disc. gén., 938.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 306.

OWEN, Charles-Louis, *Northumberland (Ont.)*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Edifice public à Roberval, 983.

INCIDENT.

Tarif des Etats-Unis, 4976.

QUESTIONS.

Canal de la Trent, 468; coût des élections fédérales; coût du fonctionnement du Sénat, 2411.

PAPINEAU, Louis-Joseph, *Beauharnois.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Loi des ch. de fer (bill n° 48), incendies causés par les locomotives: dépôt, 654.

QUESTION.

Gratifications aux vétérans, 5869.

PAQUET, Eugène, *L'Islet.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion générale, 2036.

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Discussion générale, 7667.

DOCUMENTS.

Correspondance officielle des agents d'immigration en Belgique, 1079; paiements aux journaux de Québec, 4563; visite des immigrants, 1459.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 784.
Immigration: disc. des art., 6146.
Service de la marine: disc. gén., 4942.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Prévention de la tuberculose, 1505.

QUESTIONS.

Anctil (Napoléon), 1260; " Annuaire statistique du Canada", 1077; bulletins du départ. de l'Agriculture, 834; courrier de St-Simon, 4164; immigration, agents en France, 104; Intercolonial (ch. de fer): composition du du bureau administratif, 101; nombre des employés, 882; renvoi d'employés, 131, 169; manuscrits historiques (commission des), 834; paiements faits aux journaux de Québec, 3683; protection des archives, 1076; traduction des délibérations de la conférence impériale, 288.

PAQUET, Eugène—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

PARDEE, Frederick-Forsythe, *Lambton-Ouest.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 8317 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission d'énergie du St-Laurent: 1re lect., 2344; 2e lect., ; disc. des art., 5612, 6574, 7026, 7086 et suiv.; adoption, 7635; 2e délib., 9086.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc., 7249.

PARENT, George, *Montmorency.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions commerciales: observ. sur la 3e lect., 8406.

PATERSON, Hon. William, *Brantford.*

BUDGET.

Discussion générale, 2174.

Discussion des crédits:

Bureaux de la douane à Québec, 873; traitement du personnel des Douanes, 253; traitements et dépenses casuelles des Douanes, 9239, 9243.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 820.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention supplémentaire franco-canadienne: disc., 197.
Modification du tarif douanier: disc., 9186.
Personnel administratif: disc., 7327.

QUESTIONS.

Expéditions de céréales du port de Montréal, 827 ; expéditions de pulpe de bois et de bois à pulpe du Sault-Ste-Marie, 883; importations d'acier-machine, 1071; importations d'ardoises et crayons, 6863; importation de charbon des Etats-Unis, 890; importion d'incubateurs, 174; importations et exportations des laines et tissus, 1456; Le-Bel (Wenceslas), 674; Lizotte (Luc), 675; mouvement commercial entre le Canada et l'Allemagne, 667; percepteur des douanes à Mahone, 6864; recettes douanières à Dunnville, 1068; relations commerciales avec l'Allemagne, 273; transport du hareng, 1877.

PATERSON, Hon. William—*Suite.*

RAPPORT.

Ministre des Douanes: dépôt, 7.

PERLEY, George-Halsey, *Argenteuil.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Ste-Croix, 4484.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Canaux de New-York, 5935; poste de Lachute, 3312, 6002; usage réciproque des canaux, 5490.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8365 et suiv.

Service de la marine: disc. gén., 5135.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission d'Ottawa-Montréal: 1re lect., 6078; 2e lect., 7168; disc. des art., 9029 et suiv.; 3e lect., 9085.

International Waterways, Canals and Construction Co.: disc. gén., 3328.

Restigouche Boom Co.: disc. gén., 5113.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Prévention de la tuberculose (dépôt), 1459, 1521.

QUESTIONS.

Edifice public à Lachute, 3679; frais de location d'édifice à Ottawa, 1066; revenus des impôts pour l'exercice 1909-1910, 8519; transport du courrier à Grenville, 135; usage des canaux de New-York, 4367.

PORTER, Edward-Guss, *Hasting-Ouest.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Expériences de réfrigérations, 7774.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4902.

PRICE, William, *Québec-Ouest.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Divorce de dame Cecilia-Maria Pringle: 1re lect., ; 2e lect., 5802; 3e lect., 6483.

PROULX, Edmond, *Prescott.*

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5364.

PICKUP, Samuel, *Annapolis.*

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Affermage de l'Intercolonial, 2442.

PROWSE, Lemuel, *Queen (I.P.-E.).*

DOCUMENTS.

Moyens de communication de l'île du Pr.-Edouard (disc.), 3375.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Divorce de James-Albert Green: 1re lect., 5386; 2e lect., 5802; 3e lect., 6483.

PUGSLEY, Hon. William, *Saint-Jean-Ville-et-Comté.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Dragage: Colombie-Angl., 6480, 6484; Manitoba, 6480; Provinces marit. et réparations aux dragues, 5048, 5917, 6031; Québec et Ontario, 6466; matériel de dragage: réparations, 4995; pour les Provinces marit., 5002; pour Ontario et Québec, 5024; pour la Saskatchewan et l'Alberta, 5038; pour la Colombie, 5038; crédit gén., 5044.

Edifices publics.—Prov. de Québec : crédit général, 698; dépôt d'immigrants, 1013; Arthabaska, 698; Aylmer, 698, 4048; Chicoutimi, 698; Fraserville, 698; Grosse île, 698, 702; Joliette, 699; Lachine, 703; Lévis, 705; Maisonneuve, 706; Mégantic, 740; Montréal (hôtel des postes), 740; Plessisville, 744; Pointe-St-Charles, 743; Rock-Island, 999. Québec: travaux divers, 870; bureau de poste-succursale, 875; bureaux de la douane, 871; pavillon des immigrants, 870; Rigaud, 9250; Roberval, 979; hôpital de la quarantaine au parc Savard, 870; St-Henri, 1005; St-Jacques-l'Achigan, 1006; St-Lambert, 1008; Shawinigan, 1001; Trois-Rivières, 1013; Westmount, 1018.

Ontario: Chesley, 7556; Dresden, 7556; Dundas, 7556; Elora, 7557; Fergus, 7561; Gananoque, 7889; Goderich, 7889; Guelph, 7890, 8580; Harriston, 7894; Kincardine, 7898. Kingston: édifice public, 7899; Collège milit., 7899; Leamington, 7900; Listowell, 7901; Mitchell, 7901; Mount-Forest, 7905; Niagara-Falls, 7906, 8581. Ottawa: bâtiment neuf, rue Cliff, 602; édifices publics neufs à Ottawa, 577; édifice de l'Est, 601; édifices administratifs: divers travaux, 8581; hôtel de la Monnaie: construction d'une affinerie, 586; Imprimerie nationale, 8581; musée Victoria, 595; nouvel édifice administratif, 7549; observatoire, 437, 563; Rideau-Hall, 8605; terrain des édifices publics, 8604. Terrain du parlement: pavage, 8584; décoration de la salle du Sénat, 8588; édifice Langevin, 8588; essayage du combustible, 8589; Parkhill, 8589; Port-Arthur, 8589; Sarnia, 8589; Toronto, 8590; Uxbridge, 8590; Wallaceburg, 8590; Waterloo, 8590; Whitby, 8591.

Nouvelle-Ecosse: Digby, 604; Halifax, 604, 606; Lunenburg, 606; Parsboro, 607; Shelburne, 609; Sydney-Nord, 607; Wolfville, 609.

Nouveau-Brunswick: Bathurst, 611; Fairville, 611; Grand-Falls, 612; Hillsborough, 618; Moncton, 621. St-Jean: bâtiment de la quarantaine, 626; salle d'exercice, 621; réclamation McArthur, 626; Tracadie, 626.

Ile du Prince-Edouard: Charlottetown, 610; Summerside, 609.

PUGSLEY, Hon. William—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

Manitoba: Estevan, 8598; Portage-la-Prairie, 8592. Winnipeg: entrepôt de vérification, 8597; hôtel des postes, 8597; pavillon des immigrants, 8597.

Provinces du Nord-Ouest: Lethbridge, 8601; Strathcona, 8602.

Colombie-Anglaise: Chiliwack, 8603; Fernie, 8603; Greenwood, 8603; Vancouver, 8604.

Yukon: édifices publics, 8606.

Lignes télégraphiques: lignes télégraphiques, 5924; du bas St-Laurent, 6497; du Nord-Ouest, 6497; ligne Limerick-Gravelburg, 6498; ligne téléphonique Kamloops-Fennels (Col.-Angl.), 6500; ligne téléphonique Kamloops-Okanagan, 6500, 6502.

Ports et voies fluviales.—Prov. de Québec: Bécancour, 4086, 4100; le Bic, 4092; Cabano, 4101; Cap-à-l'Aigle, 4104; Châteauguay, 4109; Chicoutimi, 4109; Cap-Chatte, 4112; Doucet's-Landing, 4113; les Eboulements, 4132; Fort-William, 4115; Gaspé, 4116; Grand-Méchin, 4124; Grande-Rivière, 4127; Grande-Vallée, 4129; Grosse île, 4130; Harrington, 4131; Ile-Verte, 4131; Kamouraska, 4131; Lac-Aylmer, 4132; Malbaie, 4132; Matane, 4132; Montebello, 4133; Murray-Bay, 4133; Natashquan, 4134; New-Carlisle, 4137; Norway-Bay, 4137; Paspébiac, 4137; Petit Saguenay, 4138; Pointe-au-Père, 4115; Pointe-à-Piché, 4138; Pointe-aux-Trembles, 4452; Québec, 6443; Rimouski, 4452; Rivière-du-Loup, 4469; rivière Ottawa, 4452; Rivière-Ouelle, 4453; rivière Richelieu, 4453; rivière Saguenay, 4463; fleuve St-Laurent, 4463; Shigawake, 4469; St-Alexis, 4470; St-Alphonse de Bagotville, 4470; St-André de Kamouraska, 4471; Ste-Anne-des-Monts, 4474; St-Charles-de-Caplan, 4477; St-Denis, 4479; Ste-Croix, 4479; Sorel, 4489-90; Tadousac, 4490; T.-Rivières, 4490; rivière aux Vases, 4452; levés hydrographiques des riv. Richelieu et Yamaska, 6035.

Ontario: rivière Blanche, 3653; Bing-Inlet, 3655; Brockville, 3651; chenal de Burlington, 3652; île Christian, 3663; Collingwood, 3663; Fort-William, 6046, 6442; Goderich, 3664; Grand-Bend, 3664; Gravenhurst, 3664; Haileybury, 3664; île Jumper, 3665; Kenzington, 3665; ruiss. McGregor, 3666; Michipicoten, 3667; riv. Montréal, 3667; îles Pic-nic, 3653; Port-Arthur, 6045, 6442; Port-Burwell, 3667; Port-Hope, 3668; Port-Stanley, 3668; riv. à la Pluie, 3668; baie Providence, 3653; canal Rideau, 6506; Rondeau, 3670; fl. St-Laurent, sect. de Brockville, 4054; Sault-Sainte-Marie, 5916, 3670; Sibley, 3671; riv. Sydenham, 3669; Tiffin, 6063, 6463; Thornbury, 3671; Victoria-Harbour, 6063, 6465; Wiarton, 3671.

Nouvelle-Ecosse: Annapolis, 1030; Arichat, 1031; Black-Point, 1031; Brûlé, 1033; Burks-Head, 1033; Central-Economy, 1040; Chapel-Cove, 1040; David's-Cove, 1040; Deep-Brook, 1041; Delop-Cove, 1041; Delorey's-Beach, 1041; Devil's-Island, 1041; Digby, 1041; Diligent-River, 1041; Dover, 1044; Dublin-Shore, 1045; Eastern-Passage, 1045; Fox-Island, 1046; Golf-Shore, 1046; Habitants (riv. des), 1047; Hampton, 1047; Inverness-Mines, 1050; Jeggin's-Mines, 1050; Kingsport, 1050; Lac-Ainslie, 1051; La Have (riv.), 1050; Leitche's-Creek, 1051; Liscombe-Harbour, 1051; Litchfield, 1051; Little-Tancock (île), 1051; Lower-Argyle, 1051; Main-à-Dieu, 1052; McNair's-Cove, 1051; Meteghan, 1052; Middle-Island, 1054; Mira-River, 1054; New-Harbour, 1054; Northport, 1054; Nyanga, 1055; Owl's-Head, 1055; Parker's-Cove, 1055; Pictou (île de), 1055; Petite-Anse, 1051; Petite-Rivière, 1051; Pinckney-Point, 1222; Pine-Brook, 9253; Piper's-Cove, 1222; Port-Dufferin, 1225; Porter's-Lake, 1225; Port-Hood, passe nord, 1226; Port-Joli, 1228; Port-Maitland, 1231; Port-Malcolm, 1229; Saw-Pit, 1241; Shelburne, 1242; South-Cove, 1243; South-Ingonish, 1242; Swim's-Point, 1244; Sydney-Mines, 1244; Tenecape, 1244; Three-Fathom, 1244; Toncy-River, 1244; Tusket-Wedge, 1245; Upper-Prospect, 1245; Upper-Washabuck, 1245; West-Advocate, 1245; West-Bacaro, 1245; West-Dublin (baie de), 1245.

Nouveau-Brunswick: Crédit gén., 3583; Bayside, 2847; Bouctouche, 2847; Campbellton, 2853; Cap-Bald, 2854; Cap-Tourmentin, 2855; port de Chance, 2856; baie de Courtenay, 6494; Cummings-Cove, 2856; Dalhousie, 2857; Dipper-River, 3583; Dorchester, 3583; Kouchibouguac, 3584; Lamèque, 3585; Leonardville, 3585; Lorneville, 3585; baie de Mace, 3586; Moncton; Neguac, 3586; New-Mills, 3587; Petit-Rocher, 3587; Pink-Rock, 3589; Richibouctou, 3633, 3639; fleuve Saint-Jean, 3640, 3646; port de St-Jean, 6447; Sackville, 3644; Seal-Cove, 3644; Shédiac, 3644; Shippagan, 3646; St-Andrews, 3646; Traynor's Cove, 3648.

Ile du Prince-Edouard: Belfast, 2842; Belle-Rivière, 2842; Brudenell, 2843; Cove-Head, 2843; China-Point, 2843—Ports, rivières et ponts, crédit général, 2843—Ile Lennox et Port-Hill, 2843; Miminegash, 2844; Etang-du-Naufrage, 2844; New-London, 2845; Port-Selkirk, 2845; Red-Point, 2845; Rustico, 2845; Souris, 2846; Summerside, 2846; Tignish, 2846.

Manitoba: Réparations et améliorations, 4499; riv. Rouge, 4513; cap St-André, 6444, 9255; lac Winnipeg, 4508; Winnipeg-Beach, 7675.

Colombie-Anglaise: Crédit gén., 4545; Attralmer, 4523; Bamfield, 4523; riv. Campbell, 4523; fleuve Columbia, 4524; riv. Coquitland, 4538; fleuve Fraser, 4542, 4535; Lockport, 4978; Massett, 4979; Nitinat, 4979; Nootka, 4979; île Porcher, 4979; riv. Spallumcheen, 4982; riv. Skeena, 5917; Stewart, 4990; Queen-Charlotte-City, 4980; Quesnel, 4990; Vancouver, 6464; Victoria, 6464; riv. Yakoun, 4991.

Territoire du Yukon: Fl. Yukon et riv. Lewis, 4994.

Ports, rivières et ponts: travaux divers, 4994.

Provinces du Nord-Ouest: Riv. Athabaska, 4519; riv. Saskatchewan du Nord, 4519; réparations, 4523.

Divers: Barrages du lac Nipissing (indemnités), 6508; barrages dans l'Ottawa supérieur, 6506; bois créosoté, 3648; commission des grandes eaux, 6507; commission

PUGSLEY, Hon. William—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

PUGSLEY, Hon. William—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

internationale relative au fleuve St-Jean, 6508; conducteur Douglas Lamb, 1043; études et inspections, 6034; galerie nationale des Beaux Arts, 6502; glissoirs et barrages dans le Saguenay, 6492; glissoirs et barrages dans le St-Maurice, 6493; indemnité à Sydney Dale, 6512; monument George Brown, 6502; monument D'Arcy McGee, 6503; monument Lafontaine-Baldwin, 6504; monument du téléphone, 6505; monument Tilley, 6505; part contributive de l'Etat dans le coût du pavage à Fredericton, 612; pont du Chapeau, 6493; pont international sur le fl. St-Jean, 6495; pont interprovincial à Hawkesbury, 6495; à Métapédia, 6495; service à vapeur avec Cuba, 6006; bâtiments militaires, 1022; édifices de l'immigration: crédit gén., 978; station de maturation du tabac, 8604; station de quarantaine, 8606; surveillant Mahony, 7892; traitement du personnel du départ. des Travaux publics, 348; traitement du personnel des services extérieurs, 6035, 6507; travaux divers dans les Prov. maritimes, 627; vérification de mémoires, 7892.

COMITÉ.

Restaurant de la Chambre: composition du comité, 395.

DOCUMENTS.

Canal de la baie Georgienne: dépôt, 9168; disc., 3774; Prairies (riv. des) (disc.), 120; quais dans le comté de Jacques-Cartier (disc.), 114.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Bassin de radoub de Port-Arthur, 5281; ch. de fer de la vallée du fl. St-Jean, 126; cie de transmission du St-Laurent, 5866; dépôt d'une note sur le cie d'énergie du St-Laurent, 5927; dragues de l'Etat, 4217; explication sur un fait personnel, 3953; liste des journaux publiant des annonces de travaux publics, 9262; Napanee (dragage de la riv.), 1221; poste de Lachute, 3313, 6002; quai de Richibouctou, 8092; rapides du Long-Sault, 2173; sable de la riv. Ste-Claire, 6143; situation des ingénieurs de l'Etat, 2139.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 2332; disc. des art., 1195.

Eaux navigables: dépôt, 2253; disc. gén., 586; disc. des art., 6548, 7337 et suiv.; 3e lect., 7450.

Port de St-Jean (N.-B.): dépôt, 7306; disc. des art., 8530.

D'initiative parlementaire:

International Waterways, Canals and Construction Co.: disc. gén., 2819 et suiv., 3328.

Pont et tunnel de Burrard-Inlet: disc gén., 2818.

Minotiers du Dominion: disc. des art., 4095, 4151.

PUGSLEY, Hon. William—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5572.

Ch. de fer de colonisation du nord de Québec: disc. des art., 6037.

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5675 et suiv., 6578 et suiv., 6694 et suiv., 9044.

Restigouche Boom Co.: disc. des art., 6514.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Prov. maritimes: disc., 2921.

QUESTIONS.

Achat d'une chaloupe à gazoline, 2034; achat de terrain à Ste-Thérèse, 832; adjudications à l'Eastern Dredging Co., 2868; adjudications à la maison Loggie, 5933; baie Courtenay, 3334; Baie-St-Paul (Man.), lot n° 73, 1074; barrages de la riv. du Lièvre, 1877; barrages temporaires au lac Nipissing, 899; bassin de radoub de Port-Arthur, 107; bassin de radoub de Sault-Ste-Marie, 108; bâtiment de la douane à Halifax, 3882; boîtes à lettres de la poste rurale, 1883; bouées du lac St-Jean, 8273; bureau de poste de Lethbridge, 675; bureau de poste de Markham, 101; canal de l'île Pender, 2561; canalisation de la rivière Montréal, 1071; casernes de Lambton 283; champ de tir à St-Jean (P.Q.), 1877; chauffage de la commission des chs de fer, 4557; chauffage et éclairage des édifices publics, 1279; cie Oyamel, 8273, 9271; cie d'énergie du St-Laurent, 8272, 8517, 9092; Collège milit., logements des domestiques, 275; concessions de terre à sir R. Carthwright, 2868; dock de Michipicoten, 827; dock de Sea-Gull, 109; dragage du fleuve Fraser, 2624; dragage de la rivière Gaspareaux, 2625; dragage au N.-Brunswick, 6865; dragage de la riv. Rouge, 8275, 8652; dragage de la riv. St-Maurice, 6264; drague *Northumberland*, 4314; dragons à St-Jean, 3688; droits de flottage sur le Saguenay, 8274; édifices fédéraux à Ottawa, service d'eau, 134; édifice occupé par le ministère du Travail, 660; édifice public à Lachute, 3679; édifice pub. à Owen-Sound, 171; flotte de l'Etat, état de la, 1624; frais de location d'édifices à Ottawa, 1066; fusil Ross, 4560; Great-Lakes Dredging Co., 3181; hôtel de la Monnaie (coût de l'), 106; hôtel des postes d'Halifax, 3680; inspecteurs de dragage, 6864; ingénieurs ordinaires des Travaux publics, 2420; inondations du lac Nipissing, 2423; Inverness, travaux au port, 4773; Lemieux (Ed.), 9275; ligne télégraphique de St-Alexis à l'anse St-Jean, 8273, 9273; manège du Collège militaire (r.), 400; Maritime Dredging Co., 3090; McLean (M. A.), 9273; outillage de dragage sur le lac DesChênes, 664; parc d'artillerie, 405; paiements faits à la Dominion Dredging Co., 897; paiements faits à la Maritime Dredging Co., 897; paiements faits à MM. A. et R. Loggie, 2626; pierre de l'édifice de la rue Sussex, 5890; plans de l'édifice de la rue Sussex, 6525; plaque commémorative de l'expédition de l'*Arctic*, 1689, 1827; pont du lac Mud, 3480; port de Boat

PUGSLEY, Hon. William—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

(riv. Toney), 3886; Port-Bruce, amélior. du port, 276 ; Port-Colborne (coût des travaux), 2076; Port-Hood: améliorations, 4772; Potvin (P. A.), 9274; poste de Whitby, 3683; propriétés de l'Etat à St-Jean, 3692; protection des archives, 1076; quai de Canning, 2078; quai de Kensington, 1883, 2079; quai de Port-Dufferin, 4319; quartiers des soldats mariés et allocations de logement à Winnipeg, 1877; rapides St-André, 8654; 49e régiment, 4559 ; remorqueur *G.-J.-Witherbee,* 2084; remorqueur *Industry,* 2075; réseau télégraphique de l'Etat, 2304; rivière Montréal, 3342; Russell (John), 3948; salle d'exercice de Brandon, 1877; salles d'exercice du Manitoba, 832; terrain de l'Etat à New-Westminster, 833; terrains militaires sur la riv. Humber, 3345; Toronto, travaux au port, 3091; Tremblay (A. J.), 9274; Veilleux (Ch.), 9274.

RAPPORT.

Ministre des Travaux publics: dépôt, 7.

RANKIN, James-Palmer, *Perth-Nord.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Divorce de Clara-Louise Holden: 1re lect., ——; 2e lect., ——; 3e lect., 6039.
Divorce de Bernard Shea: 1re lect., 2 mars; 2e lect., 5019; 3e lect., 6039.

REID, John, *Grenville.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Commission de l'enseignement technique, 9235; dragage dans les Prov. maritimes, 5917; gendarmerie du Nord-Ouest, 9237; Guelph: salle d'armes, 7890; traitements et dépenses casuelles des Douanes, 9239.

DOCUMENTS.

Action judiciaire de la N. A. Trading Co. (disc.), 1667; canal de la baie Georgienne (disc.), 3745.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Attitude du comité relatif à l'affaire Lumsden, 5898; explication sur un fait personnel, 6265; quai de Richibouctou, 8074; rapides du Long Sault, 2173.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Immigration: disc. des art., 6150; 6173.
Journée de travail: disc. gén., 1328.
Primes à la fabrication du fer: disc. des art., 9200.
Service de la marine: disc. gén., 5221; disc. des art., 7838 et suiv.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6631 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5624, 5629 et suiv., 6577 et suiv.; 2e délib., 9086.

REID, John—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.

Ligne d'embranchement de Guelph: disc. des art., 9072.
Ligne de l'Est de la baie James: disc. des art., 6083.
Pari aux courses: disc. gén., 937.
Restigouche Boom Co'y: 1re lect., 4656.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Loi de l'inspection et la vente: disc. gén., 853.
Tarif douanier: discussion, 6336.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique: disc., 139.

QUESTIONS.

Barrages aux rapides du Long-Sault, 1261; conducteur des travaux Ernest Roy, 4777; expéditions de céréales du port de Montréal, 827; Russell (John), 3948; travaux au port de Toronto, 3091.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3058.

RHODES, Edgar, *Cumberland.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Burks-Head, brise-lames, 1038; Chatham (déviation de la voie ferrée), 3036 et suiv.; conducteur Douglas Lamb, 1043; Diligent-River, brise-lames, 1041 ; Gulf-Shore, brise-lames, 1046; Moncton, ateliers de l'Intercolonial, 3105; ports, rivières et ponts, travaux divers, crédit gén., 1048; protection des voies publiques, 3042.

DOCUMENTS.

Avocats occupant au comité des comptes publics, 5808; grèves dans les houillères de la Nouvelle-Ecosse, 5807; infractions à la loi sur les pêcheries, 5807; port de refuge de Toney-River, 3693; renvoi et reprise d'ouvriers sur l'Intercolonial, 5807.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1188; disc. des art., 1194 et suiv.
Chs de fer de l'Etat: disc. des art., 9209.
Journée de travail: disc. gén., 1293.
Numéraire: disc. des art., 6988.

D'initiative parlementaire:

Usage non-autorisé d'automobile: disc. gén., 9167.

QUESTIONS.

Améliorations à Port-Hood, 4772; avocats de la commission du Transcontinental, 4776; congélateurs de boitte, 4558; drague *Northumberland,* 4314 ; embranchement de Windsor (N.-E.), 1447; importations

RHODES, Edgar—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

d'acier-machine, 1071; passes volées sur l'Intercolonial, 3478; phare de l'île Spencer, 3478; service du courrier entre Rivière-Hébert et Minudie(N.-B.), 1458; service du courrier entre Scotsburn et Loganville, 2416.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3068, 3076.

RICHARDS, James, *Prince (I.P.-E.).*

Moyens de communication de l'île du Prince-Edouard (disc.), 3379.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Prov. maritimes: disc., 2920.

RIVET, Louis-Alfred-Adhémar, *Hochelaga.*

BUDGET.

Disc. générale, 1944.

DOCUMENTS.

Canal de la baie Georgienne (disc.), 3768.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4271.

D'initiative parlementaire:

Cie d'ass. la Laurentian: 1re lect., 6000; 2e lect., 7168; 3e lect., 7642.
Fédération des chambres de commerce de la province de Québec: 1re lect., 8627; 2e lect., 8801; 3e lect., 9085.
Royal Guardians: 1re lect., 2459 ; 2e lect., 2865; 3e lect., 7642.

QUESTION.

Traitements des fonctionnaires des services extérieurs, 893.

ROBB, James-Alexander, *Huntingdon.*

DOCUMENTS.

Accidents dans les travaux de ch de fer, 177.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8888.

QUESTION.

Substances explosives sur le Transcontinental, 4771.

ROCHE, William-James, *Marquette.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Commissaires des chs de fer, 3303; entretien des propriétés milit., 9000; fourniture de vivres aux Indiens, 8251; terres fédérales, 8913.

ROCHE, William-James—*Suite.*

DOCUMENTS.

Concession John Bunn, 3348; concession de terre à M. Gardener, 5808 ; lac Clair, 3693; négociations entre le gouvt du Manitoba et le Dominion, 679; train de Pictou à Oxford-Junction, 3348.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Primes aux volontaires: disc. gén., 6735.
Service de la marine: disc. gén., 3826.

D'initiative parlementaire:

Marchands de détail: disc. des art., 8452, 8846.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4097.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Parc des montagnes Rocheuses: disc., 6542.
Subventions aux chs de fer: disc., 8902.

D'initiative parlementaire:

Prévention de la tuberculose, 1480.

QUESTIONS.

Angus (William), 3343; commission des chemins de fer, vacance dans le personnel, 135; concessions de terres aux volontaires du Sud-Africain, 109; établissement du Grand-Tronc à Brandon, 3336; Manitoba, limites de la province, 135; réserve forestière de la Montagne-du-Dauphin, 1446; salles d'exercice au Manitoba, 832; Wakefield, (A.G.), 6217.

ROSS, Duncan-Campbell, *Middlesex-Ouest.*

Présentation à la Chambre, 434.
Nommé dans divers comités, 1057.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ligne de la baie de Quinté: 1re lect., 3581; 2e lect., 3679; 3e lect., 6039.

INCIDENT.

Attitude des agents d'immigration américains, 7316.

ROY, Ernest, *Dorchester.*

BUDGET.

Discussion générale, 1773.

Discussion des crédits:

Ste-Croix, 4486.

INCIDENT.

La langue française au télégraphe, 8655.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Journée de travail: disc. gén., 1331.
Service de la marine: disc. gén., 4930.

D'initiative parlementaire:

Loi de l'intérêt: disc. gén., 533.

ROY, Cyrias, *Montmagny.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4831.

D'initiative parlementaire:

Cie d'assurance mutuelle contre le feu de Montmagny: dépôt, 826; 2e lect., 1010.
Pari aux courses: disc. des art., 6938.

RUSSELL, Joseph, *Toronto-Est.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Pavage du terrain du parlement, 8585; service de l'immigration: dépenses casuelles, 8621; stations agronomiques, 7740; traitement du personnel des Postes, 7049 et suiv.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne, 858.

RUTAN, William-Wintfield, *Prince-Albert.*

INCIDENT.

Explication sur un fait personnel, 5280.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer du fl. Nelson: dépôt, 826; 2e lect., 1010; disc. des art., 5088, 5017, 5527.

SCHAFFNER, Frederick-Laurence, *Souris.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Edifice public à Roberval, 987; stations agronomiques, 7730; traitement du personnel des Affaires indiennes, 384.

DOCUMENTS.

Concernant George Walton, 5808.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Canadiens aux Etats-Unis, 1161; commerce des grains de l'Ouest, 9006; épidémie de trachoma, 3582; infraction à la loi sur la main-d'œuvre étrangère, 9007; mélange des grains, 6265; Terminal Elevator Co'y., 8655.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8893.
Immigration: disc. des art., 6161.
Loi des postes: disc. des art., 7707.
Personnel administratif: disc. des art., 7685 et suiv.
Service de la marine: disc. gén., 4245.

D'initiative parlementaire:

Minotiers du Dominion: disc. des art., 4242.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Prévention de la tuberculose, 1489.

SCHAFFNER, Frederick-Laurence—Suite.

QUESTIONS.

Expéditions de blé par le Transcontinental, 1274; MM. les sénateurs Jones et Frost, 2309; inspecteurs des grains, 3679; réserve forestière de la montagne à la Tortue, 6264, 6526; subsistances (achat de) pour le compte du War-Office pendant la campagne sud-africaine, 665; terrains d'écoles, 4558; terres publiques affectées à la défense navale, 1444; Transcontinental (chemin de fer), composition de la commission, 663; Walton (George), 3947.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3067.

SCHELL, Malcolm, *Oxford-Sud.*

BUDGET.

Discussion générale, 1905.

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Discussion générale, 7660.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne, disc. gén., 811.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5970.
Viandes et conserves: disc. des art., 6653.

SEALY, William-Oscar, *Wentworth.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernemntale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 8294.
Primes aux volontaires: disc. gén., 6737.
Service de la marine: disc. gén., 3857.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6638.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission d'Ottawa et Montréal: disc. des art., 9034.
Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5708.

SEGUIN, Paul-Arthur, *L'Assomption.*

INCIDENT.

Pont du Bout-de-l'Ile, 6749.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5268.

SEXSMITH, John, *Peterborough-Est.*

BUDGET.

Discussion générale, 1972.

Discussion des crédits:

Application de la loi sur le contrôle des graines de semence, 7780; bureau de poste à Maisonneuve, 732; essayerie de Vancouver, 8170; musée Victoria, 599; police sanitaire des animaux, 8161; stations agronomiques, 7722 et suiv.

SEXSMITH, John—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence: disc. des art., 2790 et suiv.
Insectes nuisibles: disc. des art., 5979.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6656 et suiv.

QUESTION.

Importations et exportations des laines et tissus, 1455.

SHARPE, Samuel, *Ontario-Nord.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Appointements des fonctionnaires civils, de la milice, 9002; édifice public à Estevan, 8598; exercices annuels de la milice, 8993; matériel de dragage, 5044; rivière Blanche, 3653; Bing-Inlet, 3658; île Jniter, 3665; Sainte-Croix; 4485 et suiv.; secours au 65e régiment, 8999; Trois-Rivière, 4497.

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Disc. gén., 7655.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Commission des ressources naturelles: disc. des art. 6724.
Fonds de prévoyance des employés de l'Intercolonial: disc. des art., 1218.
Gratifications aux volontaires: observ. sur le dépôt, 5276; disc. des art., 8507.
Service de la marine: disc. gén., 4734.

D'initiative parlementaire:

Banques (loi des): dépôt, 213; retrait, 1277; dépôt (n° 57), 974.
Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5612 et suiv., 6620, 7026, 7089 et suiv.; observ. sur la 3e lect., 7635.
Ligne de London au lac Erié: disc. des art., 4156.
Ligne du fleuve Nelson: disc des art., 5536, 5599.
Marchands de détail: disc. des art., 8463.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4155, 6091.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Primes au pétrole: disc., 7377 et suiv.

QUESTIONS.

Chauffage de la commission des ch. de fer, 4557, 5117; cie d'énergie du Saint-Laurent, 8271, 8517, 9091; enquête sur l'industrie du porc, 6102; McLeod (Alexander), 6217; poste de Windygates, 3092; 3346; poste de Whitby, 3683; renvois d'employés de l'Intercolonial, 1876; section 29, 6216, 6217; service postal dans les villégiatures, 469; syndicat du ciment, 2424; Transcontinental (ch. de fer): composition du comité d'arbitrage relatif à la classification des déblais, 883.

SHARPE, William-Henry, *Lisgar.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Disc. gén., 2059.

Discussion des crédits:

Encouragement de l'élevage du bétail, 8149 et suiv.; police sanitaire des animaux, 8156.

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Disc. gén., 7628.

DOCUMENTS.

Poste de Windygate, 4564; section 11, 5808.

INCIDENT.

Pêcheries de la riv. Pembina, 8956.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Gratifications aux volontaires: disc. des art., 8504.
Immigration: disc des art., 5852.

D'initiative parlementaire:

Marchands de détail: disc. des art., 8844.

QUESTIONS.

Armstrong (Dr), 465; basse-cour de la Ferme expérimentale, 4779; concessions de coupe de bois et de foin au Manitoba, 3889; concessions de terres aux miliciens, 3946; concessions de terre aux vétérans de 1866-67, 2308; McConnell (Dr), 465; Ferme expérimentale, 5279; inspecteurs de la quarantaine, 1276, 4564, 5870; production des céréales et des forêts, 6096, produits exportés, 4880; Thornton (docteur), 659; vente de terre à M. Crosbie, 4878; vente de terrains d'écoles, 454, 4557.

SIFTON, Hon. Clifford, *Brandon.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Commission des ressources naturelles: disc. gén. 6687; disc. des art., 6692, 6717 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Ligne Brandon-Saskatchewan-baie d'Hudson: 1re lect., 8049; 2e lect., 8271; 3e lect., 9085.
Pari aux courses: disc. gén., 6842.

SINCLAIR, John, *Guysborough.*

BUDGET.

Disc. gén., 1786.

Discussion des crédits:

Ecoles de navigation, 8945; traitement du personnel des Postes, 7065.

DOCUMENTS.

Rapport sur les navires de l'Etat, 2086.

RAPPORTS.

Industrie du homard: dépôt, 8269.
Pêcheries de homards: disc., 8511; 8627.
2e rapp. du comité de la marine et des pêcheries: adoption, 3308.

SINCLAIR, John—*Suite.*

RAPPORTS—*Suite.*

5e rapport du comité de la marine et des pêcheries, 4217; 6e rapp. du comité de la marine et des pêcheries, adoption, 6966.

QUESTIONS.

Création de bureaux de poste, 657; dépenses effectuées dans le Saint-Laurent, 3346; état de la flotte du gouvernement, 1623; homarderies, exploitation, 270; statistique de la navigation, 466.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 2841.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 8301.
Loi des pêcheries, disc. des art., 8442 et suiv.
Marine marchande, inspection des navires, dépôt, 211; disc. gén., 538.
Transports par eau: disc. des art., 8412 et suiv.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Loi des pêcheries: disc., 6238 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique, 1104.

QUESTIONS.

Conserves alimentaires, permis d'exploitation, 270.

SMITH, Ralph, *Nanaïmo.*

DOCUMENTS.

Cirkle (Fritz), 5808; phares et personnel en Colombie-Anglaise, 678; rapp. sur le ch. de fer Nord-Canadien, 2425.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Journée de travail: disc. gén., 1321.
Service de la marine: disc. gén., 4211, 4219.

D'initiative parlementaire:

Marchands de détail: disc. des art., 8454, 8845.
Ligne d'Esquimault à Nanaïmo: 1re lect., 1259; ; 3e lect., 2818.
Ligne de l'Est de l'île Voncouver, 1re lect., 2945; 2e lect., 3262; 3e lect., 6039.
Ligne Vancouver-Coast-Kotenay, 1re lect., 1828; 2e lect., 2072; 3e lect., 2818.

D'initiative gouvernementale—Suite.

Ligne Vancouver-Westminster-Yukon, 1re lect., 1678; 2e lect., 3e lect., 4489.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique, 1098.

QUESTIONS.

Great Lakes Dredging Co'y., 3681; Nord-Canadien (ch. de fer), 1275; phares en Colombie-Anglaise (8), 404; rentes viagères de l'Etat, 404.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3063.

SMITH, Robert, *Stormont.*

BUDGET.

Disc. gén., 3293.

SMYTH, William Ross, *Algoma-est.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Edifice public à Roberval, 993.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 5252.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5645 et suiv.
Ligne de Manitoulin et de la rive Nord: disc. des art., 3624.

QUESTION.

Police fédérale, 1063.

SPERRY, John, *Lunenburg.*

Présentation à la Chambre, 1981.

SPROULE, Thomas-Simpson, *Grey-est.*

BUDGET.

Discussion générale, 1693.

Discussion des crédits:

Bâtiments militaires, 1023; Bing-Inlet, 3655 et suiv.; bureau de poste à Maisonneuve, 733; dépôt d'immigrants, 1014; dragage en Colombie-Anglaise, 6485; édifices administratif d'Ottawa, divers travaux, 8582; édifice public à Saint-Lambert, 1009; Gaspé, 4119; Harriston, édifice public, 7895; Mitchell, édifice public, 7902 et suiv.; hôtel des postes à Montréal, 740; matériel de dragage, 4996; monument d'Arcy McGee, 6503; nouvel édifice administratif, 7551; pont de Québec, 9257; Port-Arthur et Fort-William, 6049 et suiv.; salle d'exercice à Saint-Jean, 623; secours aux victimes de l'inondation en France, 3231; service ambulant des postes, 6073; service à vapeur avec Cuba, 6017; stations agronomiques, 6040; surveillant Mahony, 7894; traitement du personnel des Postes, 7061; transport et conservation du poisson, 6065.

DISCOURS DU TRÔNE.

Discussion, 74.

DOCUMENTS.

Affaire Walter Blythe (disc.), 2122 et suiv.; canal de la baie Georgienne (disc.), 3779.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Commission des pêcheries, 2837 et suiv.; *Cotton's Weekly*, 6223, 9255; coalitions.

SPROULE, Thomas-Simpson—*Suite.*

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS—*Suite.*

commerciales, 1440; inondations de la Trent, 5513; négociations avec les Etats-Unis relatives au tarif douanier, 6265; observation sur un fait personnel à M. Miller, 4170; représentation de Québec-Est et Ottawa, 548; travaux de la Chambre, 6220; vacance du siège de Dufferin, 548.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Acquisition de lignes de raccordement avec l'Intercolonial: disc. gén., 1165.
Biens en déshérence: disc. des art., 8805.
Coalitions de commerce: disc. des art., 8299 et suiv.; observ. sur la 3e lect., 8384 et suiv.
Commission des ressources naturelles: disc. gén., 6688; disc. des art., 6693 et suiv.
Contrat d'assurance: disc. des art., 8355, 8888 et suiv.
Contrôle des câbles, des télégraphes et des téléphones, 6347.
Contrôle des graines de semence: disc. des art., 2791 et suiv.
Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 789.
Encouragement à l'industrie du zinc: disc. des art., 6271.
Immigration: disc. des art., 6165.
Journée de travail: disc. gén., 1295.
Loi des Indiens: disc. gén., 6253.
Minerai de zinc: observ. sur la 3e lect., 6978.
Numéraire: disc. des art., 6989.
Service de la marine: disc. gén., 3466.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6655 et suiv.
Ville d'Ottawa: disc. des art., 9206.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 7025 et suiv., 7096; 2e délibér., 9086.
Cour d'échiquier: disc. des art., 6529 et suiv.
International Waterways, Canals and Construction Co'y.: disc. des articles, 2821; observ. sur le retrait, 7907.
Ligne d'embranchement de Guelph: disc. gén., 8800; disc. des art., 9072.
Ligne Hamilton-Waterloo-Guelph: disc. des art., 7128 et suiv.
Ligne de Manitoulin et de la rive Nord: disc. des articles, 3624:
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5578.
Ligne de la rivière à la Pluie: disc. des art., 6084.
Loi des ch. de fer (bill n° 3), disc. gén. 479; (bill n° 5): disc. gén., 518.
Loi de l'intérêt: disc. gén., 534.
Minotiers du Dominion: disc. des art., 4096, 4131 et suiv., 6095.
Western Canada Power Co'y: disc. des art., 3632.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Biens en déshérence: disc., 7351.
Coalitions de commerce: disc. 7858.
Commission du port de Montréal: disc., 6230.
Conventions tarifaires avec les Etats-Unis., 6284 et suiv., 6308.

SPROULE, Thomas-Simpson—*Suite.*

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Magistrature de Québec et de Manitoba: disc., 7360.
Modification du règlement de la Chambre: 1525.
Personnel administratif: disc., 7323 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Abolition du Sénat, 2110.
Affermage de l'Intercolonial, 2429.
Enseignement technique, 1152.
Prévention de la tuberculose, 1510.
Représentation des Provinces maritimes, 2937.
Représentation des provinces au Sénat, 2118.

QUESTIONS.

Courriers convoyeurs, 5889; pont de Québec, indemnité à la compagnie, reconstruction, etc., 272; réparations des effets endommagés dans l'incendie des magasins militaires à Ottawa, 893.

RAPPORTS.

Cie de transmission d'Ottawa-Montréal: observ. 6965.
Journée de travail (disc.), 3071.
Renvoi au comité des comptes publics du rapport de l'auditeur général (disc.), 642.
Nomination d'un traducteur des débats (disc.), 3222.
Pêche au homard (disc.), 8644.
Règlement de la Chambre des communes (disc.), 8786 et suiv.

STANFIELD, John, *Colchester.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Port-Maitland (N.-E.), brise-lames, 1231.

DOCUMENTS.

Accidents aux convois de l'Intercolonial, 5808; Intercolonial (ch. de fer), permis de circulation gratuite, 289; route de Caribou, 3693.

QUESTIONS.

Commissaire des achats de l'Intercolonial, 284; drague *Northumberland*, 4314; équipage du navire *Earl-Grey*, 3684; McKenzie (Calvin), 3946; phares de Bass-River et de Little-Dyke, 2560; port de Boat, rivière Toney, 3886; poste de Pictou, 3687; renvoi d'employés de l'Intercolonial, 169; salaires des employés de l'Intercolonial, 970; sécurité des passages à niveau, 1264; service à vapeur aux îles de la Madeleine, 7443; wagons-lits de l'Intercolonial, 5388.

STAPLES, William, *Macdonald.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Archives, 7670; distribution de vêtements aux Indiens, 8253: édifice public à Portage-la-Prairie, 8594; élévateur de Port-Colborne, 3295; encouragement de l'usage de la réfrigération, 7753; expositions d'intérêt fédéral, 7775; musée Victoria, 600; réparations et améliorations, 4,500; soins médicaux aux Indiens, 8251; stations agro-

STAPLES, William—*Suite.*

BUDGET—*Suite.*

Discussion des crédits—Suite.

nomiques, 7725 et suiv.; traitement du personnel des Affaires indiennnes, 380; traitement du personnel des Postes, 7012.

DOCUMENTS.

Dossier relatif au bureau de poste de Charleston ou Kilmont, 2268.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Droits d'entrée sur les fruits, 7010; franchise postale, 8204; fusil Ross, 354; omission du compte rendu des débats, 8284.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 8307.
Contrôle des graines de semence: disc. des articles, 2803.
Immigration: disc. des art., 5848.
Loi de l'intérêt: 1re lect., 2459.
Service de la marine: disc. gén., 5417.
Viandes et conserves alimentaires: disc. des art., 6655.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Loi des grains concernant le Manitoba: disc., 694.

QUESTIONS.

Arpentage du township n° 9, au Manitoba, 285; canal Welland, 9092; concession de terre dans la section n° 34, 4316; M. Leech, 4317; lieuses mécaniques, 3689; lot n° 73, à Baie-Saint-Paul (Man.), 1074; quai à Saint-Laurent, 1261; section n° 6, 6527; section 32, 7309; service du courrier à Letellier, 7676.

STEWART, Thomas-Joseph, *Hamilton-Ouest.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Traitement du personnel des Postes, 7058.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Primes aux volontaires: disc. gén., 6735.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5670.
Pari aux courses: disc. gén., 960.

STRATTON, James-Robert, *Peterborough-Ouest.*

Discussion générale, 1730.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Immigration: disc. des art., 6128.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer du centre d'Ontario: 1re lect., 1828; 2e lec., 2026; 3e lect., 3633.
Marchands de détail: disc. des art., 8463.
Pari aux courses: disc. des art., 6877.

QUESTION.

Fritz Cirkle, 5804.

TALBOT, Onésiphore, *Bellechasse.*

DOCUMENTS.

Accidents sur l'Intercolonial, 2426.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Fonds de prévoyance des employés de l'Intercolonial: disc. des art., 1215.
Loi des pêcheries: disc. des art., 8450.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Loi des pêcheries: discussion, 6236.

QUESTIONS.

Déraillement sur la voie de l'Intercolonial, 2259; location du canal de Beauharnois, 2259; poids du fusil Ross, 9110.

TAYLOR, George, *Leeds.*

BUDGET.

Discussion générale, 2341.

Discussion des crédits:

Accise: application des lois contre les fraudes, 1423; accise, traduction par M. Fréchete, 1419; Aylmer, 4084; exportation d'énergie électrique, 1432; matériel de dragage, 5025; Port-Arthur et Fort-William, 6057; quart provisoire du budget: observ., 5837.

DOCUMENTS.

Matériel de sauvetage dans les deux océans et le St-Laurent (disc.), 678.

INCIDENTS.

Distribution des objets de correspondance, 8529; escaliers du parlement, 470; franchise postale, 8233.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc. des art., 7277, 8287.
Immigration: disc. des art., 5845 et suiv.
Loi des pêcheries: disc. des art., 8443, 8469.
Numéraire: disc. des art., 6992.
Service de la marine: disc. des art., 7831.

D'initiative parlementaire:

Cie de transmission du St-Laurent: disc. des art., 5695 et suiv.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne, 190.
Droits d'accise: disc., 157.
Pensions de la milice: discussion, 6438.

QUESTIONS.

Achat d'une chaloupe à gazoline, 2084; approvisionnements des ouvriers du Transcontinental, 4779; boîte de scrutin du type Ferguson, 7675; concession Barge, 5280; coupe de bois sur l'île Giant's-Tomb, 4879; distribution des objets de correspondance, 8272; Dominion Dredging Co'y, 897; écoles industrielles pour jeunes Indiens, 6524; édifice occupé par le ministère du Travail, 660; émigration aux Etats-Unis,

TAYLOR, George—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

453; emprunts temporaires, 8652; garantie d'obligations du G.-T.-P., 8652; Johnson, Arthur, 3948; Maritime Dredging Co'y, 897; outillage de dragage sur le lac Des-Chênes, 664; pont du lac Mud, 3480; produits des impôts pour l'exercice 1909-1910, 8519; rapides St-André, 8654; remorqueur *G.-I.-Witherbee*, 2084.

RAPPORTS.

Compte rendu des débats, distribution aux membres (disc.), 540.
Journée de travail (disc.), 3062.
Rapport de l'auditeur général: observ., 9295.

TAYLOR, James-Davis, *New-Westminter.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Le Bic, 4092; Cap-à-l'Aigle, 4108; fl. Columbia, 4526; riv. Coquitlam, 4538; essayerie de Vancouver, 8124 et suiv.; ports, ponts et voies fluviales en Colombie, 4545; riv. Richelieu, 4454; Ste-Croix, fl. St-Laurent, 4468; traitement du personnel des Postes, 7067; traitement du personnel du Travail, 248; fl. Yukon, 4992.

DOCUMENTS.

Poste de Central-Parc, 3347.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Franchise postale, 8185; lieutenant-gouverneur de la Colombie-Anglaise, 550; *round robin* relatif aux travaux de la Ch.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Chutes d'eau en Colombie-Anglaise: disc. des art., 8879.
Journée de travail: disc. gén., 1335.

D'initiative parlementaire:

Western Canada Power Co'y: 1re lect., 1783; 2e lect., 2026; disc. des art., 3626 et suiv.; 3e lect., 4097.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Représentation des provinces au Sénat: disc., 2113, 2118.

QUESTIONS.

Aliénation de terrains à New-Westminster, 3347; arbitrage de la mer de Behring, 2867; bureau de poste de Central-Park, 2307, 2420; chasse au phoque, 2421; commission internationale des pêcheries, 3687; commissions sur fournitures du Transcontinental, 3342; concession de pêche en Colombie, 4160; concession de terre à Westminster, 2418; dragage du fl. Fraser, 2624; examen du service des postes, 2417; ferme expérimentale d'Agassiz, 2422; fourniture du poisson au pénitencier de New-Westminster, 7911; franchise postale (usage de la) au départ. de la Justice, 1274; lieutenant-gouverneur de la Colombie-Anglaise, 400; pénalités pour infractions à la loi postale, 2419; poste de New-Westminster, 3115; prairies de Pitt, 287;

TAYLOR, James-Davis—*Suite.*

QUESTIONS—*Suite.*

propriété des cours d'eau, 3115; quai de Canning, 2078; service vétérinaire, vacance dans le personnel, 135; station navale d'Esquimault, 666; terrain de l'Etat à New-Westminster, 833; vente de terrains à Surrey, 2418.

RAPPORT.

Journée de travail (disc.), 3054.

TEMPLEMAN, Hon. William, *Comox-Atlin.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Achat de bateaux pour le service des phares, 8955; achat de livres, instruments, etc., 8983; application des lois contre les fraudes, 1421; alcool méthylique aux marchands, etc., 1421; brisement de la glace, 8953; chantiers de Sorel, achat d'un terrain, 8949; chenal maritime du Saint-Laurent, 8948; fleuve Columbia, 4528; dépenses casuelles du Revenu intérieur, 240; écoles de navigation, 8945; enquête sur les explosifs, 8984; entretien des vapeurs et bateaux brise-glace, 8941; essayerie de Vancouver, 8170; estampilles de tabac, 1418; établissement de pisciculture, 6067, 8967; exportation d'énergie électrique, 1432; expositions des pêcheries, 8971; exploitation de la tourbière de l'Etat, 8981; frais d'enquête sur la juridiction des pêcheries, 8973; frais de voyage, loyer, fournitures, etc., 1417, 1432; inspection des bestiaux, 8946; matériel de dragage pour le Saint-Laurent, 8950; musée Victoria, achat de spécimens, 8984; ostréiculture, 8972; pensions des pilotes, 8954; phares et balises en Colombie-Anglaise, 8951; piles permanentes dans le lac Saint-Pierre, 8950; primes aux agents des douanes, 8974 et suiv.; protection des pêcheries (suppl.), 6069; publications de rapports, cartes, etc., 8983; réfrigération de la boitte, 8973; salaires des gardiens de phares, 8950; service géologique, 8983; service des signaux, 8954; service à vapeur avec Cuba, 6023; station d'expériences du chien de mer, 8973; subventions aux entreprises de sauvetage, 8946; supplément aux surveillants de l'accise, 1411; traduction par M. Fréchette, 1419; traitement et allocations temporaires aux agents de l'Ouest, 1420; traitement des agents et inspecteurs de l'accise, 1405; traitement des inspecteurs de l'éclairage, 1431; traitement du personnel de l'inspection des poids et mesure, 1430; traitement du personnel des mines, 352; traitement du personnel du Revenu intérieur, 27; traitement du personnel du service des pêcheries, 8963; transport et conservation du poisson, 6064; travail suppl. aux distilleries, 1406; Queen-Charlotte-City, 4980.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Accident du vapeur *Lansdowne*, 8960; fourniture de charbon aux gardiens de phares, 9268; mines de nickel, 2310; passe migratoire de la riv. au Saumon, 8962; passe migratoire de la riv. White-Mouth, 8961; pêcheries du Manitoba, 4556, 6221; pêcheries de la rivière Pembina, 8957.

TEMPLEMAN, Hon. William—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Accise (droits d'): dépôt, 158; disc. des art., 549.
Coalitions de commerce: disc. des art., 8290.
Inspection du gaz, dépôt, 3226; disc. gén., 5992; disc. des art., 5993.
Loi des pêcheries: dépôt, 6251; disc. des art., 8440, 8467 et suiv.
Loi du revenu intérieur: commerce des cigarettes (bill n° 9), 3e lect., 858.
Minerai de zinc: dépôt, 6123; disc des art., 6267; adoption, 6977.
Personnel administratif: disc. des art., 7697.
Unités de mesures d'électricité: dépôt, 98; retrait, 5985.

D'initiative parlementaire:

Pureté des aliments: observ. sur le dépôt, 2950.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Accise (droits d'): dépôt, 100; disc., 156.
Encouragement de l'industrie du zinc, 5119.
Loi des pêcheries: dépôt, 4971; disc., 6234.
Minerai de zinc: discussion, 6114.

QUESTIONS.

Accise de Goderich, 4159; analyse des marmelades, 4162; Cirkle (Fritz), 5804; cigarettes: fabrication et importation, 664; commission des ressources naturelles, 3684; concession de pêche en Colombie, 4160; conducteur des travaux Ernest Roy, 4777; congélateurs de boitte, 4558; Costello (Thomas), 3952; douane de Chambord, 4774; exportation de force motrice, 172; gardien du phare de la baie Saint-Laurent, 4559; gardien de quai à Magnetawan, 7676; Gervais (Alphonse), 6523; Gravel (A. J.), 6863; importations au Yukon, 3690; importation d'effets militaires, 3089; lieuses mécaniques, 3689; Johnson, (Arthur), 5116; McKenzie (James), 3888; mouillages dans le port de Montréal, 5804; navires enregistrés, 6218; navires de guerre, 4157; pêcheries de homards, 4163; percepteur de Burlington, 5279; port de Québec, 6523; postes de sauvetage, 4163; séchage du poisson, 7169; steamer *Hudson*, 4778; tuyaux d'égout vitrifiés, 4158; vapeur *Princess*, 8653.

RAPPORTS.

Fraudes alimentaires: inspecteur des poids et mesures: dépôt, 7.
Ministre du Revenu de l'intérieur; dépôt, 7.
Pêche au homard (disc.), 8514, 8650.

THOBURN, William, *Lanark-Nord.*

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Discussion générale, 7618.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Main-d'œuvre étrangère, 5082; vétérans des incursions des féniens, 7446.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8352 et suiv.

THOBURN, William—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.

Eaux navigables: disc. des art., 6570.
Service de la marine: disc. gén., 5380.

D'initiative parlementaire:

Ligne du fleuve Nelson: disc. des art., 5604.
Loi électorale, disc. des art., 1366.
Pari aux courses: disc. des art., 6921.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Enseignement technique, 1148.

THORNTON, Charles-Jonas, *Durham.*

BUDGET GÉNÉRAL.

Discussion générale, 2056.

BUDGET DE L'AGRICULTURE.

Discussion générale, 7664.

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Loi électorale: disc. des acticles, 1343.

QUESTIONS.

Débordement du lac Scugog, 2307; amélioration du port de Cobourg, 1450.

TODD, William, *Charlotte.*

DOCUMENTS.

Old-Proprietor (récif d'), naufrage de l'*Hestia* (disc.), 336.

TOLMIE, John, *Bruce-Nord.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer du centre de l'Algoma à la baie d'Hudson: 1re lect., 2344; 2e lect., 2504; 3e lect., 3633.
Ch. de fer de Manitoulin et de la rive Nord, 1re lect., 2344; 2e lect., 2504.
Ch. de fer Pacifique-Atlantique: 1re lect., 1982; 2e lect., 2216; 3e lect., 3633.
Divorce d'Elmore-Walter Scott: 1re lect., 5865; 2e lect., 6096; 3e lect., 7642.

QUESTION.

Sténographie des comités, 9109.

TURCOTTE, Joseph-Pierre, *Québec-Comté.*

BUDGET.

Dscussion générale, 2041.

Discussion des crédits:

Bureau de poste-succursale à Québec, 880.

INCIDENT.

Travaux du Nord-Canadien de Québec, 9218.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Convention suppl. franco-canadienne: disc. gén., 782.

TURCOTTE, Joseph-Pierre—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative gouvernementale—Suite.
Journée de travail: disc. gén., 1290.
Service de la marine: disc. gén., 5166.

D'initiative parlementaire:
Ch. de fer de colonisation du nord de Québec: 1re lect., 2 mars; 2e lect., 5019; 3e lect., 6175.
Loi de l'intérêt, disc. gén., 530.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:
Modification du règlement en ce qui concerne les questions, 1630.

QUESTIONS.

Conférence sur l'autorisation des compagnies, 7310; port de Québec, 6523; défense militaire de Québec et du fleuve Saint-Laurent, 7908.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3073.

TURCOTTE, Gustave-Adolphe, *Nicolet.*

BUDGET.

Discussion des articles:
Gaspé, 4123.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:
Service de la marine: disc. gén., 4884.

TURGEON, Onésiphore, *Gloucester.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:
Service de la marine: disc. gén., 4400.

TURRIFF, John-Gillanders, *Assiniboïa.*

BUDGET.

Discussion générale, 2243.

Discussion des crédits:
Observatoire d'Ottawa, 565.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:
Commission des ressources naturelles: disc. des art., 6725.
Gratifications aux volontaires: observ. sur le dépôt, 5276; disc. des art., 8482.
Immigration: disc. des art., 5852.
Subventions aux chemins de fer fer: disc. des art., 8907.

D'initiative parlementaire:
Banque de cautionnement Weyburn: 1re lect., 2e lect., 5802; 3e lect., 6039.
Ch. de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa: disc. des art., 1441.
Cie d'ass. sur la vie la Protectorate: 1re lect., 6261; 2e lect., 6483; 3e lect., 7168.
Cie de transmission du Saint-Laurent: disc. des art., 5649, 6607 et suiv.

TURRIFF, John-Gillanders—*Suite.*

PROJETS DE LOI—*Suite.*

D'initiative parlementaire—Suite.
Concession de terrains aux volontaires de la guerre sud-africaine: dépôt, 1783.
Embranchement du Grand-Tronc-Pacifique: 1re lect., 2775; 2e lect., 3262; 3e lect., 5020.
Ligne du fl. Nelson: disc. des art., 5100.
Ligne de la riv. à la Pluie: disc. des art., 6087.
Loi des terres fédérales (bill n° 88): dépôt, 1783; (bill n° 94): dépôt, 1828.
Marchands de détail: disc. des art., 8856, 9028.
Pari aux courses: disc. des articles., 6952.
Pioneers Loan Company: 1re lect., 7907; 2e lect., 8271; 3e lect., 9085.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:
Loi des grains concernant le Manitoba: disc. 695.

D'initiative parlementaire:
Modification du règlement en ce qui concerne les questions: disc., 1628.
Représentation des Provinces maritimes: disc., 2881.

VERVILLE, Alphonse, *Maisonneuve.*

Discussion des crédits:
Bureau de poste à Maisonneuve, 707.

DOCUMENTS.

Paye des employés du canal de Lachine, 1635.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:
Service de la marine: disc. gén., 4636.

D'initiative parlementaire:
Durée de la journée de travail: dépôt, 267; disc. gén., 1278, 1334; renvoi à un comité spécial, 1335.
Ordre indépendant des réchabites: 1re lect., 2344; 2e lect., 2504; 3e lect., 4097.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:
Enseignement technique, 1111.

QUESTIONS.

Atelier de charpenterie du canal de Lachine, 660; canal de Lachine, 5386; charpentiers du canal Lachine, 2072; emploi de pin de Douglas dans les travaux du canal Lachine, 1445; employés du canal de Lachine, 1062; ouvriers du canal de Lachine, 2561; payements faits à T. Evers, 3089; renvois d'employés du canal Lachine, 1445; statistique industrielle, 173.

RAPPORTS.

Journée de travail (disc.), 3057.

WALLACE, Thomas-George, *York-Centre (Ont.)*

BUDGET.

Discussion des crédits:
Canal de la Trent, 3280 et suiv.

WALLACE, Thomas-George—*Suite.*

DOCUMENT.

Affaire Walter Blythe (disc.), 2119 et suiv.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Détention d'Alex. Lyons à l'île Ellis, 9016; poste de Markham, 3312; réglementation des courses de chevaux, 6976.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Primes aux volontaires: disc. gén., 6743. Service de la marine: disc. gén., 5435.

D'initiative parlementaire:

Pari aux courses: dépôt, 1616.

QUESTIONS.

Bureau de poste de Markham, 101; canal de Newmarket, 100; chartes de compagnies: conditions d'octroi, 897; casernes Stanley, 3115; fonds patriotique du Sud-Africain, 3115; navires enregistrés, ——; terres publiques au Nord-Ouest, 1451; Gravel (A. J.), 6863; tuyaux d'égout vitrifiés, 4157.

WARBURTON, Alexander, *Queen (I.P.-E.).*

Ajournement de Pâques: observ., 6000.

DOCUMENTS.

Moyens de communication de l'île du Prince-Edouard (disc.), 3349; projet d'embranchement dans l'île du Prince-Edouard, 5807; représentation des Provinces maritimes (disc.), 679; situation des ingénieurs de l'Etat (disc.), 2129.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4173, 5390.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

D'initiative parlementaire:

Représentation des Provinces maritimes. disc., 2886.

Rapport de l'auditeur général: renvoi au comité des comptes publics (disc.), 634.

WHITE, Gerald-Verner, *Renfrew-Nord.*

DOCUMENTS.

Canal de la baie Georgienne (disc.), 3693; importations de couveuses et éleveuses artificielles, 435; revue de Petewawa, 4367, 5571.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Eaux navigables: disc. des art., 6563 et suiv.

QUESTIONS.

Charbon, importation des Etats-Unis, 890; voie fluviale entre Port-Colborne et Montréal, 889; importation de couveuses artificielles, 174.

WHITE, William-Henry, *Victoria (Alb.)*

Discussion des crédits:

Encouragement de l'usage de la réfrigération, 7755; Saskatchewan du Nord, 4522.

WHITE, William-Henry—*Suite.*

PROJETS DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Ch. de fer de la passe du Pin: dépôt, 541; 2e lect., 785; 3e lect., 1443.

Ligne Northern Empire: 1re lect., 5570; 2e lect., 6039; 3e lect., 6522.

WILCOX, Oliver, *Essex-Nord.*

Présenté à la Chambre, 1057; nommé membre de divers comités, 1057.

BUDGET.

Discussion générale, 2287.

Discussion des crédits:

Dépenses casuelles des ministères, 9247.

DOCUMENTS.

Fournitures de fils à clôture, 2269.

PROJET DE LOI.

D'initiative parlementaire:

Pari aux courses: disc. gén., 6804.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Primes au pétrole: disc., 7375.

QUESTIONS.

Bureau de poste de Walkerville, 1451; clôture métallique pour l'Intercolonial, 2084.

WILSON, Charles-Avila, *Laval.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Accise: application de la loi contre les fraudes, 1428.

DOCUMENTS.

Canal de la baie Georgienne (disc.), 3745.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Service de la marine: disc. gén., 4714.

D'initiative parlementaire:

Pari aux courses: disc gén., 929, 6759.

QUESTIONS.

Durée des vacances parlementaires, 2624; jeunes délinquants, 1452; loi des procès expéditifs, 1451; règlements relatifs à la franchise postale, 2265; renvoi d'immigrants, 1452.

WILSON, Uriah, *Lennox-et-Addington.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Ligne télégraphique de Gravelburg, 6498; Rideau-Hall, 8605; service de l'immigration: traitement des agents, 8608.

DOCUMENTS.

Dragage de la Rivière Napanee: demande de documents, 111, 1079; immigration, 112; North Atlantic Trading Co., 678.

WILSON, Uriah—*Suite.*

INCIDENT.

Napanee (dragage de la rivière), 1219.

PROJET DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Immigration: disc. gén., 5826; disc. des art., 5857, 6152, 6175.

QUESTIONS.

Immigrants établis sur la ligne de Quinté, 8275; immigration: agents en Grande-Bretagne, 177; Napanee (rivière), travaux de dragage, 1261; North Atlantic Trading Co., 674; registre d'émigrants, 280.

WORTHINGTON, Arthur-Norreys, *Sherbrooke.*

DOCUMENTS.

Enquête sur les actes du commandant de la 5e cie d'intendance, 435; expulsions des rangs de la milice, 5807; fusil Ross, 158; importations d'objets d'uniformes pour les cadets écossais, 3692; fabrication de tentes, 2268; pertes d'habillements, 2268; projet de tunnel à l'île du Prince-Edouard (disc.), 290; propriétés militaires, contributions particulières, 2268.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Fusil Ross, 4789 et suiv.; question de règlement, 1689.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrat d'assurance: disc. des art., 8349 et suiv.

D'initiative parlementaire:

Cie des machines à papier perfectionnées: 1re lect., 1436; 2e lect., 1825; disc. des art., 3313.

QUESTIONS.

Allocations de campement, 1269; allocation d'inspection dans la milice, 1622; allocations de présence aux écoles d'instruction, 1076; appareils à fausse cible, 1878; armement et approvisionnement de la milice en temps de guerre, 889; armement des cadets, 277; assistance médicale aux familles d'officiers, 1687; Canadiens dans la troupe permanente, 5805; cavalerie des cantons de l'Est, 670; chauffage et éclairage des édifices publics, 1270; convention avec l'Alberta pour les services de la gendarmerie, 891; Costello (Thomas), 3951; courrier de Dunkin, 4560; coût d'entretien de la troupe permanente, 1881; commis aux écritures militaires, 1453; défenses d'Esquimault et d'Halifax, 1067; défenses secrètes effectuées par le départ. de la Milice, 1879; casernes militaires: dragons à Saint-Jean, 3688; écoles d'instruction dans la troupe permanente, 1618; école milit. à Saint-Lambert, 3952; effectif de la milice, 1619; équipement de mobilisation, 1267; Esquimault, évacuation par la garnison, 277; fournitures de selles et harnais au départ. de la Milice, 1880; fournitures de tentes au départ. de la Milice, 1880; frais de représentation des off. de la troupe permanente, 1618; fusil Ross, 138, 285, 1620, 4559, 5805; fusil Ross au concours de Bisley, 4318; habillement de la milice, 1075; hausses du fusil Sutherland, 1623; hautes payes dans la milice, 1687; immigration dans les cantons de l'Est, 671; importation d'effets militaires, 3088; méfaits de charge imputés aux officiers de la 5e cie du corps d'intendance, 139, 2414; magasins militaires (sécurité des) à Ottawa, 885; major et capitaine de la Ronde, 5806; parc d'artillerie, 405; pièces de 12 dans les rég. d'artillerie, 1685; pratique du tir à l'école milit. de St-Jean (P.Q.), 1687, 1876; propriété milit. à St-Jean (P.Q.), 3951; quartiers des soldats mariés à Winnipeg, 1687, 1876; récompenses aux vétérans des incursions féniennes, 833; règles suivies pour l'attribution de salles d'armes à la milice, 1686; règlements de la milice, 673; règlements relatifs à la solde et aux allocations dans la milice, 1456; rôle de la troupe permanente dans l'instr. de la milice active, 1687; salles d'exercice et salle d'armes, 1622; salle milit. de Brandon, 1687, 1876; service de l'intendance à Québec, 2415; terrains militaires, 1270; topographie militaire, 1453; tribunaux d'enquête militaires, 287; troupe permanente, 278, 890, 1068, 1069; vaisseaux de guerre sur les Grands lacs, 105.

WRIGHT, William, *Muskoka.*

BUDGET.

Discussion des crédits:

Affaires indiennes, frais judiciaires, 8245; bureau de poste à Maisonneuve, 721; canal de la Trent, 3292; édifice public à Roberval, 983; quai à l'île Lennox, 8249; quai a Port-Malcolm, 1240; Saint-André de Kamouraska, 4474; fleuve Saint-Laurent, 4464.

PROJETS DE LOI.

D'initiative gouvernementale:

Contrôle des graines de semence: disc. des articles, 2799.

Immigration: disc. gén., 5833; disc des art., 6155, 6191.

Service de la marine: disc. gén., 5438.

D'initiative parlementaire:

Ligne du fleuve Nelson: disc. des articles, 5110.

PROJET DE RÉSOLUTION.

D'initiative gouvernementale:

Coalitions de commerce: disc., 7263.

QUESTIONS.

Adjudication de coupes de bois dans les réserves indiennes, 891; rivière Montréal, 3342.

2me PARTIE—SUJETS

ABREVIATIONS—(adop.)—adoption ou adopté; (communic.)—communication; (déc.)—décision; (doc.)—documents; (explic.)—explication; (int.)—interpellation; (mot.)—motion; (1ère l.)—première lecture; (2e l.)—deuxième lecture; (3e l.)—troisième lecture; (sub.)—subsides, subvention ou crédit.

ACCISE: dépôt du proj. de rés. de l'hon. M. Templeman portant modification au système de l', 100; disc. du proj., 156; adop., 158; appointements des fonctionnaires (subs.), 1405; pour travail supplémentaire aux distilleries et aux autres fabriques importantes (subs.), 1406, 1408; pour traitement de fonctionnaires qui travaillent plus que les heures réglementaires (subs.), 1411; frais de voyage, loyer, etc. (subs.), 1417; estampilles (subs.), 1418; L. A. Fréchette, traduction (subs.), 1419; allocation provisoire pour le Manitoba et le Nord-Ouest (subs.), 1420; pour alcool méthylique, loyer, éclairage, appointements, etc. (subs.), 1421; sophistication des aliments, etc. (subs.), 1421; inspection des poids et mesures, traitements (subs.), 1430; traitements des inspecteurs de lumières au gaz et à l'électricité (subs.), 1431; loyer, frais de voyage, appointements, etc., pour le service des poids et mesures (subs.), 1432; exportation de la force électrique (subs.), 1432.

Accidents: causés par les matières explosives dans les tr. publics, demande par M. Robb, de doc. y rel., 177.

Acier: machine, importations (quest. Rhodes), 1071.

Administration publique, demande, par M. Foster, de doc. concernant le nombre de fonctionnaires, 4563; centrale, dépenses casuelles (subs.), 9247.

Adresse au Gouverneur général, 9172.

Aéroplanes pour la défense militaire (quest. Chisholm), 1446.

Affaires étrangères (ministère): traitement du personnel (subs.), 353; indiennes (département): traitement du personnel (subs.), 361, 436.

Agassiz (C.-A.), ferme expérimentale (quest. J. D. Taylor), 2422.

Agent commercial, du Canada, à Washington, en nommera-t-on un? (quest. Lewis), 4972; en Allemagne (quest. Armstrong), 5571.

Agriculture (ministère): dépôt du rapport, 7; traitement du personnel (subs.), 227; bulletins mensuels (quest. Paquet), 834; question de privilège de M. Campbell au sujet de la gestion du, 1440; ministère, discussion gén. du budget, 7574, 7655; encouragement (subs.), 7751.

Ainslie (loc.), chenal protégé (subs.), 1051.

Ajournement: explication personnelle de M. l'Orateur sur motion d', 129; fête de l'Immaculée Conception, 974; vacances de Noël, 1371; mercredi des Cendres, 3226.

Alberta, gisements houillers (quest. Magrath), 1066; réserves indiennes (quest. Herron), 1902; superficie et terres en culture (quest. Macdonell), 3087.

Alcoolisme, congrès international (quest. Foster), 549.

Algoma, poste rurale (quest. Boyce), 1077.

Allan, compagnie, escale à Halifax (quest. Crosby), 3226; (réponse de sir Wilfrid Laurier), 3389.

Allandale: courrier (quest. Lennox), 174.

Allard, A., et les adjudications de l'Etat (quest. Crothers), 2626, 2779.

Allard, Albert, député d'Ottawa, présentation à la Chambre, 7173.

Allemagne, relations commerciales (quest. Armstrong), 2778; convention commerciale avec le Canada, dépôt d'une copie, 3880; surtaxe (int. Armstrong), 3889; convention commerciale (observations R. L. Borden), 4050.

Anctil, Napoléon, ses fonctions (quest. Paquet), 1260.

Angers (L'Ange-Gardien), quai (subs.), 4084.

Angus, Wm, son emploi (quest. Roche), 3343.

Annapolis, port de (subs.), 1030.

Annuaire du Canada (quest. Paquet), 1077.

Arc (rivière), demande, par M. Northrup, de doc. rel. aux terres houillères, 3348.

Archives, protection (quest. Paquet), 1076; (subs.), 7670.

"Arctic", son expédition (quest. Jameson), 1071; plaque commémorative (quest. Jameson), 1689; correction rel. à la plaque commémorative, 1827.

Ardoises et crayons de mine (quest. Macdonell), 6863.

Arichat: quai (subs.), 1031.

Armstrong, Dr, de Gladstone (quest. W. S. Sharpe), 465.

Arpentage: dans le township n° 9, province du Manitoba (quest. Staples), 285.

Arthabaska, édifice public (subs.), 698.

Articles canadiens exposés à l'Institut impérial de Londres (subs.), 7770.

Artillerie, chevaux (quest. Monk), 830; de campagne, armement (quest. Currie), 1449.

Assurances, loi sur les compagnies.—Décision du juge Leet (quest. Monk), 831; autorité législative du gouvt fédéral et des provinces (quest. Monk), 3387; contrat (quest. Macdonell), 7085.

Athabaska (rivière), améliorations (subs.), 4519.

Athalmer, quai (subs.), 4523.

Attaché canadien à Washington, disc. d'un proj. de rés. de M. Lewis, 1672.

Auditeur général: dépôt du rapport, 7; adoption d'une motion tendant au renvoi du rapport au comité des comptes publics, 634; appointements de quatre nouveaux fonctionnaires (subs.), 8168; rapport (observ.), 9295.

Avocats, employés par l'Etat, demande de doc. par M. Rhodes, 5808.

Aylmer, hôtel des postes (subs.), 698.

BAIE-DE-LA-FAIM, digue (subs.), 3296, 3298.

Baie de Fundy: station de sauvetage dans la (quest. Daniel), 109.

Baie Georgienne, adoption d'une motion de M. White relative au canal, 3693.

Baie d'Hudson, terres vendues pour le ch. de f. de la, (quest. Foster), 2262; (chemin de f.) (inc.), 7570; chemin de fer, construction (subs.), 9256.
Baie de Mace, musoir (subs.), 3586.
Baie de la Providence, quai (subs.), 3653.
Baie Saint-Paul (Manitoba), titre du lot n° 73 (quest. Staples), 1074.
Baie de Spanishship, quai (subs.), 1243.
Baie du Tonnerre, pour briser la glace (subs.), 8953.
Bamfield, quai (subs.), 4523.
Banques, loi sur les (quest. Beattie), 3114; depuis 1888, demande de doc. par M. Foster, 3348; observ. Foster sur la loi des, 3676; loi des, (quest. Foster), 4555; liste des actionnaires (quest. Henderson), 5118; dépôts (quest. Burrell), 5279; loi relative aux (quest. Emmerson), 7321.
Barge, W. R., et l'enlèvement de bois par des porteurs de permis (quest. J. D. Taylor), 5280.
Barr (député): observ. de sir Wilfrid Laurier sur la mort de, 208; observ. de M. Lewis, 399.
Barres d'attelage de wagons à marchandises (subs.), 3041.
Barrage aux rapides du Long-Sault, explications sur un fait personnel par M. Reid, 6265.
Barrie: courrier (quest. Lennox), 174.
Barriefield, champ de tir (quest. M. Currie), 4161.
Barrington (N.-E.), entrepôt frigorifique (quest. Jameson), 2081.
Bassins de radoub, subventions, dépôt, par le très hon. sir Wilfrid Laurier d'un proj. de résol., 6625; retrait du projet de rés., 8410; dépôt d'une rés., 8523; adopt. d'une rés., 9120.
Bass-River et Little-Dyke, phares de (quest. Stanfield), 2560.
Bathurst, édifice public (subs.), 611.
Bayside, quai (subs.), 2847.
Beauharnois, canal de, location (quest. Talbot), 2259; demande, par M. Monk, de toute la correspondance échangée entre Célestin Prégent, de Melocheville, soit personnellement, ou par son procureur, et le département des Chemins de fer et des Canaux, au sujet de certains ponts sur le canal Beauharnois, 2426; concessionnaires (quest. Monk), 3946.
Bécancour (rivière), quai (subs.), 4086.
Behring (mer), coût de l'arbitrage (quest. J. D. Taylor), 2867.
Belfast, jetée (subs.), 2842.
Bellechasse, député siégeant déclaré dûment élu, 3672.
Belle-Rivière, port de (subs.), 2842.
Beresford, tunnel (subs.), 3030.
"Bessemer n° 2", pertes de vie sur le lac Erié, (int. Macdonell), 1689; rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries à ce sujet, 1780.
Best, John, élu député de Dufferin, 1828; présenté à la Chambre, 1828.
Bestiaux, frais d'inspection (subs.), 8946.
Biens en déshérence, dévolution à l'Etat, dépôt, par M. Aylesworth, d'un proj. de rés., 6865; disc., 7349; adopt., 7352.
Bibliothèque du Parlement: dépôt du rapport, 5; composition et fonctions du comité, 167.
Billets du Dominion en circulation (quest. Lewis), 8653.
Bills du Sénat, numérotage (quest. Lennox), 6522.
Black-Point, brise-lames (subs.), 1031.
Blackville, ligne de ch. de f. (subs.), 3044.
Blairmore (gare de), transport de dépêches (quest. Armstrong), 8274.
Blé, production (quest. S. Sharpe), 6096.
Blue-Rock (îles), brise-lames (subs.), 1031.
Bluff-Head, brise-lames (subs.), 1031.
Blythe, Walter, disc. d'une mot. de M. Wallace relative au procès de, 2119; rôle de la couronne dans les cas de peine capitale (incident), 2862.
Boar's-Back, bureau de poste (quest. Jameson), 4561, 6098.
Bois de chauffage, dans le township 50, rang 27 (quest. Lake), 4315.
Bonnet (lac du): demande, par M. Campbell, de doc. rel. à la pêche dans le, 290.
Borden, R. L., (traitement du chef de l'opposition), explications sur un fait personnel par M. Barker, 6971.
Bouctouche, chenal (subs.), 2847.
Bourgeois, Benjamin, ingénieur congédié (quest. Lennox), 3343, 3886.
Bout de l'Ile (pont du), (incident), 6749.
Boy Scouts (jeunes éclaireurs), (quest. Hughes), 3226.
Brandon, agence (quest. Lake), 3113; entrée du Grand-Tronc-Pacifique (quest. Roche), 3336; acquisition d'un terrain par cette ville (quest. Staples), 6527.
Brantford, monument à l'inventeur du téléphone (subs.), 6505.
Britton, juge (quest. Crosby), 7170.
Brockville, dock (subs.), 3651.
Brooklyn, brise-lames (subs.), 1032.
Brudenell, quai (subs.), 2843.
Brûlé, quai (subs.), 1033.
Budget supplémentaire: transmis au comité des subsides (mot. Fielding), 396; message du Gouverneur général, 3112.
Bulletins des fermes, impression et distribution des rapports (subs.), 7767.
Bunn, John A., demande de doc., par M. Roche, rel. à sa correspondance avec le dpt de l'Intérieur, 3348.
Burk's-Falls, droits de quaiage (quest. Arthurs), 8275.
Burk's-Head (ou Anse-à-Robert), brise-lames (subs.), 1033.
Burlington, jetées du chenal (subs.), 3652; percepteur des douanes (quest. Lake), 5279.
Byng-Inlet, améliorations (subs.), 3655.

CABANO, quai (subs.), 4101.
Cadeaux aux ministres de la couronne (int.), 9221.
Cadets du Collège Militaire Royal, visite à Ottawa (inc.), 9014.
Camborne (C.-A.), maître de poste (quest. Goodeve), 1073.
Campbell (rivière), quai (subs.), 4523.
Campbell, Archibald W., sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux (quest. Hughes), 2869.
Campbellton, quai (subs.), 2853.
"Canada" explication personnelle de M. Rutan sur un article de ce journal, 5280.
Canadian Northern Alberta Railway Company, dépôt d'une résol., 8520.
Canadian Northern Alberta Railway Company, adopt. d'un proj. de rés., 8908.
Canadian-Northern, (int)., 9218.
Canadien expulsé d'Allemagne (observ. Burrell), 1526.
Canaux, usage réciproque (int. Perley), 5490; de l'état de New-York (incident), 5935.
Canaux de New-York, usage par les Canadiens (quest. Perley), 4367.

Canning, quai (quest. Taylor), 2078.
Cap-à-l'Aigle, quai (subs.), 4104.
Cap-Bald, quai (subs.), 2854.
Cap-de-Chatte, jetée (subs.), 4112.
Capitaux étrangers, engagés dans les industries canadiennes, (quest. Fowke), 664.
Cap-Richibouctou, quai-brise-lames (subs.), 3622.
Cap-Tourmente, brise-lames (subs.), 2855.
Carabiniers de la reine, leur départ pour Aldershot (quest. Foster), 3888.
Caribou, travaux de chaussée (demande de doc. par M. Stanfield), 3693.
Carlton, quai (subs.), 4108.
Carousel, gardien du phare de (quest. Girard), 2415.
Cartwright, sir Richard, concession de terres (quest. Edwards), 2868.
Cavalerie: brigade des Cantons de l'Est (quest. Worthington), 670.
Central Economy, quai (subs.),1040.
Central-Park (N.-W.), bureau de poste, (quest. J. Taylor), 2308; demande de doc. par M. J. D. Taylor, 3348.
Chambly (canal) dommages (quest. Blondin), 2624.
Chambly-Canton, prolongement du quai (subs.), 3296.
Chambord, bureau de douane (quest. Girard), 4774.
Chambre des communes, demande, par M. Campbell, de la liste des noms des 221 membres de la Chambre des communes mentionnés à l'article premier, chapitre 41, 6-7 Edouard VII, Statuts du Canada, 1907, à l'exception des sièges qui sont devenus vacants; comité du règlement: fonctions, 167; composition, 1372, 1522; disc. d'un projet de rés. tendant à modifier le règlement, 1624; priorité des projets du gouvernement (mot. Laurier), 2344; fonctionnaires logés aux frais de l'Etat (quest. Blain), 3227; affaires du gouvernement (mot. Fielding), 4049; mot. de M. McColl à l'effet que le comité spécial permanent des comptes publics siège pendant les séances, 4366; séances du mercredi soir (mot. Laurier), 4564; employés sessionnels (quest. Best), 4774, 5278; demande, par M. Best, d'un état donnant les noms des employés sessionnels et temporaires de la Chambre des communes qui recevaient un traitement au 27 janvier dernier, 5808; vacances de Pâques, 6000; séances du matin, 6440; dépôt, par sir Wilfrid Laurier, d'une proposition, émanant de l'Orateur, relativement à la réorganisation du personnel, 6774; présence d'étrangers dans les couloirs (inc.), 7565; pour compléter l'indemnité parlementaire des membres (subs.), 8171; retrait d'une proposition relative à la réorganisation du personnel, 8275, 8384; séances du samedi (mot. Laurier), 8520; suspension de règlements (mot. Miller), 8780; disc. du rapport rel. aux modifications des règles, 8784; traitement des employés (mot.), 9267; législation (subs.), 9237.
Champs de bataille nationaux, commission des (quest. Lake), 3881; commission (quest. Monk), 831.
Chapet-Cove, brise-lames (subs.), 1040.
Charbon; importation des Etats-Unis (quest. G. V. White), 890.
Charbonnages canadiens, postes de sauvetage, 4162.
Charleston, bureau de poste de, demande, par M. Staples, de doc. y rel., 2268.
Charlottetown, édifice public (subs.), 610; nouvelles installations de chemins de fer subs.), 3234; exposition (subs.), 8166.
Châteauguay, quai (subs.), 4109.
Chatham, déviation de la ligne et embranchement sur le quai (subs.), 3032.
Chaudière-Jonction, remise à locomotives (subs.), 3032.
Chemin de fer de Belleville et North-Hastings (quest. Northrup), 104.
Chemin de fer de la Vallée du fleuve Saint-Jean (quest. Crocket), 125.
Chemin de fer de la section 29, township 9, rang 22, à l'ouest du 4e méridien: demande par M. Magrath, des doc. y rel., 678.
Chemin de fer canadien du Nord, subventions (quest. R. Smith), 1275; demande, par M. Smith (Nanaïmo) d'un état indiquant si le, est propriétaire de certaines compagnies de chemin de fer ou exerce un contrôle quelconque sur lesdites lignes, 2425.
Chemins de fer (commission des): vacance (quest. Roche), 135.
Chemins de fer et Canaux (ministère), dépôt du rapport, 7; traitement (subs.), 257; dépense casuelles (sub.), 257; réponse du ministre en date du 17 novembre 1909, demande de documents y rel., par M. Lake, 1079; disc. gén. du budget, 2952, 2996.
Chemin de fer de la baie d'Hudson, coût estimatif (incident), 3386.
Chemin de fer de Bruce-Mines et d'Algoma, subventions à la compagnie (quest. Boyce), 3949; achat d'approvisionnements par la commission (quest. G. Taylor), 4779.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, demande, par M. Warburton, de doc. au sujet du tracé et de la construction d'un projet d'embranchement du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard passant par New-London et le long de la partie nord du comté de Queen dans ladite île, 5807; (quest. Fraser), 7913.
Chemins de fer dans la Colombie-Anglaise, subventions, (quest. Barnard), 6261.
Chemin de fer de la vallée du lac Saint-Jean (quest. R. L. Borden), 7678; arbitrages (subs.), 3301; réparations des wagons du gouverneur général, (subs.), 3301; entretien et fonctionnement du bureau des commissaires (subs.), 3301; dépenses des cas soumis à la commission (subs.), 3306; dépenses d'entretien (subs.), 3306.
Chemins de fer de l'Etat, commission des (quest. Lapointe), 7914; contribution à la faculté de l'Ecole polytechnique de Montréal (subs.), 9259.
Chemin de fer de la jonction de Guelph, (bill n° 218); dépôt, 8382.
Chemins de fer, amendements à la loi (inc.), 976; subventions (mot. Fielding), 8654; adopt. de rés., 8901: conditions faites aux employés (inc.), 9016; travaux du comité (int.), 9169; règlements du comité, adopt. d'un rapport, 9270; code uniforme des règles à suivre dans la circulation des trains (quest. Currie), 9271.
Chesley, bâtiment public (subs.), 7556.
Chevalier, chirurgien-major (quest. Monk), 670.
Chevaux, exportation de l'Ontario (quest. J. Campbell), 4451, 5082.

Chicoutimi, édifice public (subs.), 698; quai (subs.), 4109.
Chiens de mer: demande, par M. R. L. Borden, des documents y relatifs, 112.
Chilliwack, édifice public (subs.), 8603.
China-Point, jetée (subs.), 2843.
Chinois, capitation imposée sur les (quest. Burrell), 8272.
"Christine", steamer (quest. Jameson), 1268.
Christian (île), quai (subs.), 3663.
Chutes Niagara, salle d'armes (subs.), 7906.
Chutes d'eau du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, et dans la zone des chemins de fer dans la Colombie-Anglaise, dépenses afférentes aux enquêtes et aux rapports (subs.), 8920.
Chu-Chu-Way-Ha, arpentage de la réserve (quest. Burrell), 5805.
Cigarettes, importation et fabrication (quest. Blain), 664.
Ciment: fusionnement des fabriques de (quest. Bradbury) 109; (quest. S. Sharpe), 2424.
Cirkle, Fritz, employé du ministère des Mines (quest. Stratton), 5804; demande de doc. par M. Smith (Nanaïmo), 5808.
"Citizen" d'Ottawa, explications par M. Conmee sur un fait personnel touchant un article du, 2628.
Clair (lac), privilège d'élever les eaux (demande de doc. par M. Roche), 3693.
Clarry, L.-F., paiement à, (quest. Lennox), 7911; comptes de (quest. Lennox), 6100; avocat de l'Etat (quest. Lennox), 6746.
Coalitions commerciales (quest. Sproule), 1440; discussion d'une rés. rel. aux enquêtes, 7173, 7258; enquêtes sur les, explications sur un fait personnel par M. King, 7571.
Cobourg (port de), améliorations (quest. Thornton), 1450.
Collège Militaire Royal (modification de la loi), dépôt. par Sir F. Borden, d'un proj. de rés., 2777; logements des domestiques (quest. Edwards), 274; manège, (quest. Edwards), 400; coût et entretien des édifices, demande de doc. par M. Armstrong, 3347; quartier des domestiques (quest. Edwards), 6101: discusison d'une résol., 6102; adoption, 6111.
Colombie-Anglaise: service vétérinaire (quest. D. Taylor), 135; poste de lieutenant-gouverneur (quest. J. D. Taylor), 401; phares (quest. R. Smith), 404; (choix du lieut.-gouverneur), int. J. D. Taylor, 550; demande, par M. R. Smith, des doc. rel. aux phares, 677; ports, rivières et ponts, améliorations, (subs.), 4545.
Columbia (rivière), améliorations (subs.), 452
Commerce et Industrie (ministère), dépôt de la 3e partie du rapport, 654; frais d'administration (subs.), 9244.
Commerce: relations avec l'Allemagne (quest. Armstrong), 273, 830; bills y relatifs (obser. de l'O.), 653.
Commerce et échanges, frais d'administration (subs.), 6029.
Commissions nommées par le Gouvernement, demande, par M. Foster, de doc. y rel., 2086.
Commission des chemins de f., chauffage de l'édifice (quest. S. Sharpe), 4557, 5117.
Commissaires du commerce et agences commerciales (subs.), 9246.
Commission de conservation des ressources naturelles, comité des pêcheries (quest. Jameson), 5117; (subs.), 8268.
Commission des grandes eaux (subs.), 6507.
Commission d'instruction technique (subs.), 9235.
Comités permanents: (mot. Laurier), relativement aux, 5; composition, 159; fonctions,
Comité des impressions: composition et fonctions, 167.
Compagnie des cales de radoub du Sault-Sainte-Marie (quest. Boyce), 4054.
Compagnie de colonisation de la Rivière-à-la-Paix, annulation des gratifications de terrains à la (quest. Monk), 1454.
Compagnies, constitution en corporations (quest J. P. Turcotte), 7310.
Compagnie de dragage et de construction maritime (quest. Crocket), 3090.
Compagnie immobilière de Peace-River (quest. Monk), 1622.
Compagnie d'Oyamel, paiement (quest. Girard), 9271.
Compagnie de pulpe de Chicoutimi, combien doit-elle à l'Etat (quest. Girard), 8274.
Compagnie télégraphique Great-Northwestern et la langue française (inc.), 8656.
Compagnie des terres d'Alberta-sud, demande, par M. McCarthy, de doc. y rel., 1782.
Concession de terres, sur la section 34, township 12 (quest. Staples), 4316.
Conférence impériale, secrétariat: demande, par M. Foster, du dépôt des doc. y rel., 408.
Conflits industriels, dépôt, par M. Mackenzie-King, d'une résol., 5119; loi relative aux (quest. Knowles), 1680; explications sur un fait personnel par M. Macdonell, 8526; loi des enquêtes (subs.), 9234.
Congélateurs de boitte (quest. Jameson), 1685.
Conservation des richesses naturelles, commission, (quest. Armstrong), 1681.
Consuls étrangers: leur rang officiel (quest. E. N. Lewis), 901.
Coquitlam (rivière), enlèvement d'obstructions (subs.), 4538.
Cornwall (lac), prolongement d'un mur (subs.), 3297; améliorations à l'écluse (subs.), 3297, 3298; enlèvement de matières (subs.), 3298.
Correspondants parlementaires, incident, 4975.
Cove-Head, barrage (subs.), 2843.
Costello, Thomas, industrie des lainages (quest. Worthington), 3951.
"Cotton's Weekly", ses griefs (quest. Herron), 4777; application de règlements postaux (incident), 6222.
Courses, paris aux (quest. personnelle par M. Miller), 4164; réglementation (observ. Wallace), 6976; explications sur un fait personnel par M. Miller), 7081.
Cour suprême de la province de Québec (quest. Nantel), 1447.
Courtenay (baie), terminus (quest. Daniel), 3333; route longeant les marais (subs.), 6494.
Cranborne, bureau de poste (incident), 2863.
Crédits provisoires, adoption d'une motion, 5837.
Croiseur pour remplacer la "Canadienne" (subs.), 8936.
Crosbie. W. F., vente de terre (quest. W. H. Sharpe), 4878.
Cullum, William, sa nomination (quest. Barnard), 1616.
Cummings-Cove, quai (subs.), 2856.

DALE, Sydney J., indemnité (subs.), 6512.
Darthmouth (Chambre de commerce de): résolution au sujet du service des trains entre Windsor et Darthmouth (quest. R. L. Borden), 360.
Dauphin, bureau de poste (quest. Campbell), 3311.
David's-Cove, brise-lames (subs.), 1040.
Débats: compte rendu officiel (dépôt du 1er rapport), 540; 2e rapport du comité, 2558; disc. du 2e rapport, 3221; nomination de M. E. L. Désaulniers, traducteur, 4139.
Deep-Brook, quai (subs.), 1041.
Défense impériale, conférence (quest. Foster), 214; version française des délibérations (quest. Paquet), 288; (quest. R. L. Borden), 547; (quest. Foster), 656; dépenses de la conférence (quest. Monk), 673, 828; demande, par M. Monk, des doc. y rel., 1079; navale, terres pour la (quest. Schaffner), 1444; demande, par M. Monk des doc. rel. aux experts et fonctionnaires spéciaux, 1635.
Delap's-Cove, reconstruction partielle de l'extrémité de rive, (subs.), 1041.
Delancette, Alfred, poursuite (quest. Girard), 9110.
Delisle, maître de poste (quest. Girard), 4775.
Delorey's-Beach, renouvellement de crédit périmé (subs.), 1041.
Détenus, élargissement de deux, explications sur un fait personnel par M. Boyce, 7447; par M. Aylesworth, 7567.
Deschenes (lac) outillage de dragage (quest. G. Taylor), 664.
Devil's-Elbow: chenal entre Bradford et, (quest. Lennox), 175, 403.
Diable (île du), brise-lames (subs.), 1041.
Différends industriels, adopt. d'une rés. modif. la loi des enquêtes, 6963.
Digby, bâtiment public (subs.), 604; port de (subs.), 1041.
Diligent-River, brise-lames (subs.), 1041; services de M. D. Lambe (subs.), 1043.
Dipper-Harbour, brise-lames et jetée (subs.), 3583.
Discours du trône: lecture, 3; renvoi de la discussion, (mot. Laurier), 5; adresse en réponse, (mot. Laurier), 21; débat sur l'adresse en réponse, 21; adoption de la mot. Ecrément, 95.
Distribution, bureau conjoint du Sénat et des Communes: appointements des commis, 653.
Dixon, bureau de poste (quest. Armstrong), 3479.
Documents parlementaires (observ. R. L. Borden), 549.
Dolbeau, maître de poste (quest. Girard), 4776.
Dominion Coal Company, demande, par M. Rhodes, de doc. rel. à la grève des employés, 5807.
Dominion Dredging Company: sommes payées par le département (quest. G. Taylor), 897.
Dorchester, quai (subs.), 3583.
Douanes (ministère): dépôt du rapport, 7; traitement (subs.), 253.
Doucet's-Landing, quai (subs.), 4113.
Douglas, James McCrie, présenté à la Chambre des communes, 3; (île) achat par l'Etat (quest. Crocket), 3343.
Dover, quai (subs.), 1044.
Dragage, dans les Grands lacs (quest. R. Smith), 3681; dans les Provinces maritimes, (subs.), 5048, 5917, 6031; dans les provinces de Québec et d'Ontario (subs.), 5078; sommes versées à A et R. Loggie (quest. Crocket), 5932; dans Québec et Ontario (subs.), 6466;
Dragage—*Suite.*
au Manitoba (subs.), 6480; dans la Colombie-Anglaise (subs.), 6480, 6484; dans le Nouveau-Brunswick (quest. Crocket), 6864.
Dragons royaux canadiens, à Saint-Jean (quest. Worthington), 3688.
Dragues, achat par le dpt (quest. German), 4172; nouvel outillage pour les Provinces maritimes (subs.), 5002, 5020; pour Ontario et Québec (subs.), 5024; pour Manitoba (subs.), 5037; pour Saskatchewan, Alberta, la Colombie-Anglaise (subs.), 5038; nouveau matériel (subs.), 5044.
Drapeau canadien (quest. Jameson), 137.
Dresden, bâtiment public (subs.), 7556.
Dublin-Shore, brise-lames (subs.), 1045.
Dubuc, ex-juge en chef du Manitoba (quest. Haggart), 2085, 2402.
Dufferin: vacance du siège de, (observ. Sproule), 548, 652; (quest. Sproule), 656.
Duncan-Cove, station de sauvetage (subs.), 1045.
Dundas, bâtiment public (subs.), 7556.
Dunkin à Highwater, service du courrier (quest. Worthington), 4560.
Dunnville, revenu fédéral (quest. Lalor), 1065.
DuTremblay, Arthur, a-t-il été poursuivi (quest. Girard), 9110.

"EARL-GREY" équipage et salaires (quest. Stanfield), 3684.
Eastern Dredging Co., entreprises adjugées à (quest. Crocket), 2868.
Eastern-Passage-Harbour, port (subs.), 1045.
Eaux limitrophes (traité des): demande, par M. R. L. Borden, des documents y relatifs, 112; dépôt du rapport supplémentaire de la commission internationale des, 217; navigables, projet de traité (quest. Magrath), 3337.
Echanges: mouvement entre le Canada et l'Allemagne (quest. Lalor), 666.
Ecluses, dans l'Ontario (quest. Arthurs), 2305.
Ecoles industrielles, pour les jeunes Indiens (quest. G. Taylor), 6524; (quest. Lake), 6744; de navigation (subs.), 8945.
Edifice administratif de la rue Sussex (quest. Marshall); fédéraux à Ottawa: service d'eau (quest. Hughes), 134; adjudication du chauffage et de l'éclairage (quest. Worthington), 1270; publics à Ottawa, nouveaux (quest. Macdonell), 6525; (subs.), 7549; fédéraux d'Ottawa, travaux d'amélioration (subs.), 8581.
Elections: contestation d'élection du district électoral de Lotbinière, 1; invalidation d'élections renvoyées dans les circonscriptions électorales de Québec-centre, Québec-ouest, Montmagny, Portneuf, Peterborough et du comté de Québec, 2; élections partielles de l'hon. W. L. Mackenzie King, Waterloo-nord, M. D. A. Lafortune, Montcalm, M. J. McCrie Douglas, Strathcona; renvoi de contestation d'élections dans les comtés de King et de Queen, 267; dépenses (quest. Owen), 2411.
Elevage du bétail, encouragement de l'industrie (subs.), 8147.
Elévateurs aux têtes de lignes: leur acquisition ou construction par l'Etat, demande, par M. Campbell, des doc. y rel., 1079.
Elgin (comté d'): poste rurale (quest. Marshall), 276.
Elora, bâtiment public (subs.), 7557.
Emigrants du Canada (quest. U. Wilson), 280.
Emmagasinage à froid des fruits, expériences (subs.), 7773.

Emprunts temporaires: depuis le 1er juin 1909 (quest. Foster), 174; depuis l'ouverture de la session (quest. Foster), 1273.
Energie électrique, opposition à certaine loi d'Ontario (quest. R. L. Borden), 7677.
Engins de sauvetage (quest. Marshall), 465; demande, par M. G. Taylor, des doc. y rel., 678.
Enlèvement prétendu d'un citoyen canadien (quest. Carvell), 899.
Enseignement technique: discussion d'un proj. de rés., 1080; motion d'ajournement du débat adoptée, 1158; incident, 2808; commission (quest. Guthrie), 3338; article du "Citizen" d'Ottawa (incident), 3388.
Entrée des Canadiens aux Etats-Unis (incident), 1161.
Esquimault: cession d' (quest. Worthington), 277; station navale (quest. J. D. Taylor), 666; (quest. R. L. Borden), 1903; réponse du min. de la Mil. et de la Déf. à une quest. de M. R. L. Borden, 2069; armement (quest. Barnard), 1074.
Estevan, bâtiment public (subs.), 8598.
Etang-du-Naufrage, entrée du chenal et pont (subs.), 2844.
Etats-Unis, relations commerciales avec le Canada (observ. Fielding), 6275; (quest. Boyce), 6748; ingérence de fonctionnaires américains (inc.), 7315; relations commerciales avec le Canada (inc.), 9177.
Explosifs, enquête sur la fabrication et l'emmagasinage (subs.), 8984.
Exportations de produits de la ferme et de la laiterie (quest. Armstrong), 1073.
Expositions (subs.), 6044; fédérales (subs.), 7775; (subs.), 7779; des pêcheries canadiennes (subs.), 8971.

FAIRVILLE, édifice public (subs.), 611.
"Farm Weeds", brochure (quest. Foster), 2074.
Faveurs gouvernementales, avis de mot. par M. Foster, 1892.
Favoritisme politique, disc. d'un proj. de rés. par M. Foster, 2566.
Favoritisme, explications sur un fait personnel par M. Blain, 7448.
Féniens, incursion des: reconnaissance des services rendus (quest. Worthington), 833.
Fer et acier, primes aux industries, dépôt d'un proj. de rés., 8781.
Fergus, édifice public (subs.), 7561.
Ferguson, sénateur, son successeur (quest. Fraser), 1454; boîte de scrutin (quest. G. Taylor), 7675.
Ferme Baby, adoption d'une rés., 6111.
Fermes expérimentales, absence de holsteins et de jerseys (quest. Armstrong), 4557; à Ottawa, division de la basse-cour (quest. W. H. Sharpe), 4779; (subs.), 8163, 8164.
Fernie, édifice public (subs.), 8603.
Finances (ministère) et bureau du Trésor; traitement du personnel (subs.), 351.
Fonctionnaires publics, nominations (quest. Hughes), 2412; demande de doc., 3348.
Fonds patriotique sud-africain (quest. Wallace), 3115.
Fort-Henry, réserve (quest. M. Currie), 4161.
Fort-William, quai (subs.), 4115.
Fortin, David: nommé messager de la Chambre, 396.
Fort-William, édifice public (subs.), 7889.
Fox-Island, protection de la grève (subs.), 1046.
Franchise postale, abus (int.), 8185.
Fraser (fleuve), dragage (quest. J. D. Taylor), 2624; barrage et travaux de protection
Fraser (fleuve)—*Suite.*
(subs.), 4542; remboursement à Delta (subs.), 4545; améliorations du chenal au canyon de Fort-George (subs.), 4990.
Fraserville, dépôt d'armes (subs.), 698.
Frédéricton, édifice public (subs.), 612.
Freins pneumatiques pour wagons à marchandises (subs.), 3041.
French (général sir John), sa visite au Canada (quest. Hughes), 137.
Frontenac (comté de): affermage de certains terrains de l'Etat, 273; camps militaires (quest. Edwards), 1448.
Frontières provinciales, prolongement (quest. Jameson), 3344.
Fruits et légumes, maladies (quest. Armstrong), 674.
Fruits, tarif (observ.), 7008.
Fundy (baie de), approvisionnement de la boitte (quest. Jameson), 2073.
Fusil Ross (quest. Worthington), 138; demande, par M. Worthington, de documents y relatifs, 158; (quest. Worthington), 285, 1620; question de privilège par M. Hughes, 354; explications sur un fait personnel par M. Staples, 355; au concours de Bisley (quest. Worthington), 4318, 4559; (observ. par M. Hughes), 4779; (quest. Worthington), 5805; poids (quest. Talbot), 9110.

GALOPS (canal), superstructure en béton (subs.), 3298.
Gananoque, bureau de poste (subs.), 7789; doc. rel. à l'inscription de Mme Reid Gardiner pour le ¼ nord-ouest de la section 22, township 35, rang 16, à l'ouest du 2e méridien, 5808.
Gaspé, quai (subs.), 4116.
Gaspereaux (rivière), dragage (quest. Crocket), 2625; demande de documents, 2627; décision de l'Orateur, 2775.
"Gazette d'Arthabaska", demande, par M. Lavergne, de doc. y rel., 2268.
"Gazette du Canada", publication en français des lois et autres documents (inc.), 9015.
Gendarmerie du Nord-Ouest: appointements (subs.), 437; convention relative à la (quest. Worthington), 891; à Calgary (quest. McCarthy), 1274; (subs.), 9237.
Géodésie du Canada; dépôt du 8e rapport, 541.
Georgetown, remise à locomotives (subs.), 3235.
Gervais, Alphonse, son emploi, (quest. Monk), 6523.
Glover, Robert, pétition rejetée, 1676.
"Globe" citation de paroles de sir Wilfrid Laurier à Toronto, le 6 janvier 1910 (quest. Lake), 2415; explications de M. Lake sur un fait personnel, 2564; explications de M. Edwards sur un fait personnel, 4794; explications de M. Mackenzie King sur un fait personnel, 4973.
Goby, Mme, demande, par M. Boyce, de document se rapportant à sa déportation, 177.
Godefroy, (rivière), prolongement en charpente jusqu'au quai (subs.), 4123.
Goderich, améliorations du port (subs.), 3664; perception de l'accise (quest. Beattie), 4159; édifice public (subs.), 7889.
Gordon, John, allocation à sa veuve (quest. Stanfield), 5925.
Grains, mélange (observ. Schaffner), 6265; commerce en 1908 (quest. Arthurs), 467; de Montréal, exportation (quest. J. D. Reid), 827; expédition des grains de l'Ouest, deman-

Grains—*Suite.*
de, par M. McCarthy, de doc. y rel., 1783; surveillants à Fort-William et à Port-Arthur (quest. Schaffner), 3679; de semence, avances (quest. Monk), 662; distribution (quest. Lake), 1058, 1262; de l'Ouest, commerce (inc.), 8761, 8782, 9007, 9014.
Grand-Bend, jetée (subs.), 3664.
Grand-Falls, édifice public (subs.), 612.
Grand-Mira, quai (quest. Maddin), 7169.
Grands lacs; chantiers maritimes (quest. J. A. Currie), 892; navires de guerre (quest. J. A. Currie), 1444.
Grand-Mechin, quai (subs.), 4124.
Grande-Rivière, quai (subs.), 4127.
Grande-Vallée, jetée (subs.), 4129.
Grand-Tronc-Pacifique : coût des travaux (quest. Foster), 132; différend avec la commission du Transcontinental (quest. Lennox), 271; classification (quest. Lennox), 273; excavations (quest. Lennox), 406; de Winnipeg à Edmonton (quest. Foster), 656; tunnel à l'est de la rivière Winnipeg (quest. Lennox), 2410; section entre Winnipeg et la jonction du lac Supérieur (quest. Lennox), 2410; quantités estimatives de l'ingénieur de l'Etat dans le district "F" (quest. Lennox), 2410; classification (quest. Lennox), 2424; rémunérations aux directeurs (subs.), 3306; dépenses afférentes aux têtes de ligne (quest. Foster), 1272 ; lignes d'embranchement quest. Armstrong), 1443; coût de la section des prairies (quest. Campbell), 1884; terres vendues le long du (quest. Foster), 2075; arbitrage (quest. Lennox), 2255; classification (quest. Lennox), 2256; décomptes progressifs (quest. Lennox), 2258; obligations garanties (quest. G. Taylor), 8652.
Gravel, A. J., de Trois-Rivières, fonctionnaire de l'Etat (quest. Wallace), 6863.
Gravenhurst, quai (subs.), 3664.
Greenwood, édifice public (subs.), 8603.
Grenfell, élévateur à blé (quest. Martin), 2560.
Grenville: transport du courrier (quest. Perley), 135.
Grosse-Ile: station de la quarantaine (subs.), 698, 702; quarantaine, quai (subs.), 4130.
Guelph, salle d'armes (subs.), 7890; salle d'armes (subs.), 8580.
Gulf-Shore, brise-lames (subs.), 1046.
Gull-Cove, brise-lames (quest. Maddin), 7169.
Gulliver's-Cove, brise-lames (quest. Jameson), 1274.
Gunn, Peter, inspecteur des pêcheries (quest. Bradbury), 3951.

HABITANT-RIVER, abords du quai (subs.), 1047.
Haggerty, quai (subs.), 2843.
Haileybury, améliorations du port (subs.), 3664.
Halifax, bâtiments fédéraux (subs.), 604, 606; ouvrages défensifs (quest. Worthington), 1067; maître du port (quest. Crosby), 2564; améliorations pour chemin de fer (subs.), 3043; bureau de poste (quest. Crosby), 3680; douane (quest. Crosby), 3882; le tir des bouches à feu dans le port (observ. R. L. Borden), 4978.
Hampton, brise-lames (subs.), 1047.
Hansard, index analytique (quest. Foster), 2256.
Hareng, pêche du (quest. Jameson), 1877; dans Charlotte (quest. Jameson), 1882.
Harland et Wolff, constructeurs de navires (quest. Monk), 1440.
Harrington-Harbour, (quai (subs.), 4131.
Harriston, édifice public (subs.), 7894.
Hawkesbury, pont interprovincial (subs.), 6495.
"Hestia": naufrage du vapeur, (quest. Monk), 133; demande, par M. Daniel, des doc. y rel., 303.
Hillsborough, édifice public (subs.), 618.
Hodgins, enquête (quest. Lennox), 7442.
Holland (rivière), chenal (quest. Lennox), 659.
Homard: pêche dans le comté de Digby (quest. Jameson), 2079; enquête sur la pêche du (quest. Daniel), 2279; pêcheries (quest. Jameson), 4163; adoption du 5e rapport du comité permanent de la marine et des pêcheries, 4218.
Homarderies: établissements en défaut (quest. Sinclair), 270.
Homesteads: ouverts à la colonisation (quest. Foster), 282; préemptions et achats (quest. Lake), 288; inscriptions dans le Manitoba (quest. Campbell), 1884; terres publiques (quest. Macdonald), 3086; dans Alberta et Saskatchewan (quest. Lake), 3114; inscription à l'ouest du 4e méridien (quest. Meighen), 7676.
"Hudson", achat par l'Etat (quest. Daniel), 4778.
Humber (rivière), emplacement des casernes (quest. Macdonell), 3345.
Hydrophobie (quest. Currie), 3087.
Hymne national (incident), 3387.

ILES de la Madeleine, service de navigation (quest. Stanfield), 7443.
Ile Lennox, quai (subs.), 8249.
Ile du Prince-Edouard, ports et rivières (subs.), 2843; embranchement de Harmoney à Elmira (subs.), 3232; chemin de fer (subs.), 3274; demande, par M. Borden, de doc. rel., aux travaux d'études de chemin de fer, 3348; disc. d'une mot. rel. aux moyens de communication entre l', et la terre ferme, 3349.
Ile-Verte, quai (subs.), 4131.
Immigrants: au Canada, leur nationalité (quest. Foster), 131; renvoi (quest. C. A. Wilson), 1452; demande, par M. Paquet, des doc. rel. à l'échange de corr. entre les médecins examinateurs et le surintendant relativement à l'inspection des, 1459; soin des, à Medicine-Hat (quest. Magrath), 2421; traitement (inc.), 6968, 7318; sur le ch. de f. de la baie de Quinté (quest. U. Wilson), 8275; des pays européens (quest. Lewis), 8275; traitement (inc.), 8383.
Immigration: (agents en France), (quest. Paquet), 104; (quest. Monk), 835.
——— (en Canada), demande, par M. U. Wilson, des doc. y relatifs, 112.
——— (agents en Grande-Bretagne), demande, par M. U. Wilson, de doc. y rel., 177; édifices publics (subs.), 978, 1013; aux Etats-Unis, rapport, (quest. G. Taylor), 453; dans les cantons de l'Est (quest. Worthington), 671; en Belgique, demande, par M. Paquet, des doc. y rel., 1079; (subs.), 6044; traitements des agents (subs.), 8608; appointements (subs.), 8919; chinoise, échange et commerce (subs.), 9246.
Imperial Export Company (quest. Daniel), 1160.
Impressions de l'administration faites en dehors de l'Imprimerie Nationale: demande, par M. Armstrong, des doc. y rel., 435.

Imprimerie Nationale à Ottawa, bâtiment pour les caractères et les fournitures (subs.), 8581.
Incubateurs: importation (quest. White), 174; demande, par M. White, des doc. y rel., 435.
Indiantown, ligne de ch. de f. (subs.), 3044.
Indiens d'Ontario, services médicaux (subs.), 8237; de Québec et d'Ontario, arpentages (subs.), 8239; de Québec, administration du fonds des terres (subs.), 8239; de Québec et d'Ontario, frais judiciaires en général (subs.), 8245; de la Nouvelle-Ecosse, réparations des chemins et des digues (subs.), 8247; du Nouveau-Brunswick, appointements (subs.), 8248; de l'île du Prince-Edouard, appointements et services médicaux (subs.), 8248; du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des territoires du Nord-Ouest, rentes et commutations (subs.), 8250; bestiaux (subs), 8250; vivres pour les indigents (subs.), 8251; hôpitaux, soins médicaux, etc. (subs.), 8251; habillements, distribution triennale, traités 4 et 7 et adhésion au traité 5 (subs.), 8253; Sioux (subs.), 8255; moulins à farine et scieries mécaniques (subs.), 8255; frais généraux (subs.), 8255; Colombie-Anglaise, appointements (subs.), 8259; éducation (subs.), 8263, 8264, 8265.
Industrie, situation (quest. Verville), 173.
"Industry", remorqueur (quest. Foster), 2075.
Ingénieurs: de l'Etat, disc. d'une mot. de M. Warburton les concernant, 2129; inspecteurs, surintendants, dessinateurs, commis et messagers du service extérieur, appointements (subs.), 6507.
Ingonish-sud, quai (subs.), 1242.
Inondation en France, contribution du Canada, 3228; remerciements du gouvernement de la République, 3482.
Inspection et vente: adoption d'un projet de résol. tendant à modifier la loi sur, 853; des cargaisons (quest. Béland), 676.
Institutions pénales (séparation des détenus): dépôt d'un proj. de rés. par M. Monk, 147.
Intercolonial: commissaires de l' (quest. Paquet), 101.
—— renvoi d'employés de l' (quest. Paquet), 131, 169; (quest. Stanfield), 169; salaire des machinistes quest. Stanfield), 270; commissaire acheteur (quest. Stanfield), 284; permis de circulation, demande, par M. Stanfield, des documents y relatifs, 289; conseil d'administration (quest. Macdonald), 659; nombre des employés (quest. Paquet), 882; eau de boisson fournie par l' (observ. Black), 1376; employés congédiés (quest. S. Sharpe), 1876; clôtures en fil de fer (quest. Wilcox), 2084; hangar à charbon à la Rivière-du-Loup (quest. Gauvreau), 4367; passes accordées ou vendues, demande, par M. Foster, des doc. y rel., 847; vente à l'Etat de traverses endommagées, demande, par M. Foster, des doc. y rel., 847; déraillement (quest. Talbot), 2259; achat de clôtures en fil de fer, demande de doc. par M. Wilcox, 2269; améliorations le long de la voie et nouvelles installations (subs.), 3109; dépenses d'entretien (subs.), 3262; sécurité des voyageurs (quest. Jameson), 2403; réparation de la voiture n° 37 (quest. Emmerson), 2411; demande, par M. Talbot, de doc. rel. aux déraillements. 2425; disc. d'une résol. concédant l'exploitation de l'Intercolonial à une voie ferrée transcontinentale, 2427; demande, par M. Foster, de documents, 2778; permis de circulation (quest. Daniel), 2867; protection des voies publiques (subs.), 3041; appareil à gaz Pintsch (subs.), 3106; échelles latérales pour wagons (subs.), 3108; permis de circulation volés (quest. Rhodes), 3478; conducteurs des wagons-lits (quest. Lapointe), 4772; construction de wagons-lits (quest. Emmerson), 5118; (quest. Stanfield), 5388; demande, par M. Rhodes, de doc. rel. à des renvois d'employés, 5807; accidents, demande de doc. par M. Stanfield, 5808; conférence au sujet des embranchements, 9270, 9273.
Intérieur (ministère): dépôt du rapport, 8; correspondance au sujet du ¼ S.-O. de la S. 24, R. 38, T. 10 à l'O. du 3e méridien, demande de doc. y rel. par M. Lake, 1079; terres militaires (subs.), 1434; appointements et dépenses casuelles (subs.), 8167; (ministère), service central, traitements (subs.), 8606; dépenses casuelles (subs.), 8607.
Inverness-Mines (Broad-Cove), port (subs.), 1050; congélateur de boitte (quest. Rhodes), 4558; travaux du port (quest. Blain), 4773.
Irrigation du Nord-Ouest, loi de l', amendements projetés, demande, par M. Magrath, de doc. y rel., 2269.

JACQUES-CARTIER (quais du comté de), demande, par M. Monk, des documents y relatifs, 112.
Jardin (rivière du) et Mississagua, réserves (quest. Boyce), 669.
Jeggin's-Mines, brise-lames (subs.), 1050.
Jeunes délinquants (quest. C. A. Wilson), 1452.
Johnson, Arthur, ingénieur-mécanicien (quest. G. Taylor), 3948; son certificat, (quest. Lancaster), 5115.
Joliette, dépôt d'armes (subs.), 699.
Judique, abords du brise-lames (subs.), 1050.
Juges de la cour supérieure de Québec et du banc du roi au Manitoba, dépôt, par M. Aylesworth, d'un proj. de rés., 6967; disc., 7352; adopt., 7361.
Jumper (île), quai (subs.), 3665.
Justice (ministère): dépôt du rapport, 7; privilège du contreseing (quest. J. D. Taylor), 1274; achat de livres (subs.), 9234.

KAMOURASKA, quai (subs.), 4131.
Kensington, quai de (quest. Boyce), 1883, 2079; (subs.), 3665; (quest. Boyce), 3950.
Kincardine, édifice public (subs.), 7898.
King et Kill, grâce des condamnés (inc.), 8762.
Kingston, brise-lames (subs.), 1050; soldats de la batterie de (quest. Edwards), 1259; combien payé à MM. Sullivan et Langdon, entrepreneurs, à Elliott frères et R. Carson (quest. Edwards), 2083; demande de doc. par M. Edwards, 2269; bureau de poste (subs.), 7899; collège militaire (subs.), 7900.
Kingston-Mills: pont de (quest. Edwards), 275.
Krick, W. W., inspecteur à Port-Maitland (quest. Lalor), 882.

LABELLE, griefs des colons (int.), 9213.
Lac-aux-Saumons, passerelle (subs.), 3044.
Lachine (canal), atelier de charpenterie (quest. Verville), 660; bureau de poste (subs.), 703; édifices publics (subs.), 704; renvoi d'employés (quest. Verville), 1445; prix de Douglas pour le (quest. Verville), 1445; réparations, travaux et salaires (quest. Verville), 2072; journaliers du

Lachine (canal)—*Suite.*
(quest. Verville), 2561; employés du (quest. Verville), 1062; demande, par M. Verville, de copies des feuilles de paie, 1635; somme payée à T. Evers (quest. Verville), 3089; mur en béton (subs.), 3275; quai et bassins (subs.), 3275; dommages à des appareils producteurs de force électrique (quest. Verville), 5386; bureau de poste (quest. Perley), 6002.
Lachute, bureau de poste (quest. Perley), 3312, 3679.
Lafortune, D. A., présenté à la Chambre des communes, 3.
La Have (rivière), enlèvement de la sciure de bois (subs.), 1050.
Laines et tissus, exportations et importations (quest. Sexsmith), 1455.
Lambton: casernes (quest. Macdonell), 282.
Lamèque, quai (subs.), 3585.
Lavoie, M., agent à Québec, accusations (quest. Meighen), 8519.
Lazarets de Tracadie et de l'île d'Arcy (subs.), 7782.
Leamington, édifice public (subs.), 7900.
Lebel, Wenceslas, (quest. Monk), 674.
"Leebro", nolisement du navire (quest. Cowan), 832.
Leech, R. E. A., est-il à l'emploi de l'Etat (quest. Staples), 4317.
Leitche's-Creek, quai (subs.), 1051.
Lemieux, Ed., paiement (quest. Girard), 9275.
Lennox (île), quais de la réserve (subs.), 2843.
Léonardville, quai (subs.), 3585.
Le Petit Débarquement, quai (subs.), 4132.
Les Eboulements, quai et hangar (subs.), 4132.
Letellier (Man.), service du courrier (quest. Staples), 7676.
Lethbridge: station agronomique, demande, par M. Magrath, de doc. y rel., 2269; aménagement du bureau de poste (quest. Magrath), 675; demande, par M. Magrath, des doc. rel. au bureau de poste, 1459; bureau de poste (quest. Magrath), 4160; nécessité d'un bureau de poste (int.), 8181; pavillon des immigrants (subs.), 8601.
Levés hydrographiques (subs.), 8938.
Lévis: salle d'exercice militaire subs.), 705; quai (subs.), 6443.
Lieuses importées, évaluations (quest. Staples), 3689.
Lièvre (rivière du) et la compagnie McLaren (quest. Major), 1877.
Ligne panbritannique (quest. Monk), 281; télégraphique de la rive nord et des îles du bas du Saint-Laurent (subs.), 6497; d'Alberta, Saskatchewan-Edmonton, Athabaska (subs.), 6497; de Moosejaw (subs.), 6498; de la Colombie-Anglaise (subs.), 6500; téléphonique de la vallée Kamloops (subs.), 6500, 6502.
Linotypes, droit sur (quest. Blain), 6745.
Lion's-Head, quai (subs.), 3666.
Liscombe-Harbour, quai (subs.), 1051.
Listes électorales: prix des (quest. Boyce), 662.
Listowell, édifice public (subs.), 7901.
Litchfield, brise-lames (subs.), 1051.
Little-Tancock, brise-lames (subs.), 1051.
Livres obscènes (quest. Lennox), 7912.
Lizotte, Luc (quest. Monk), 675
Lockport, quai (subs.), 4978.
Loggie, A. et R., paiement pour travaux publics (quest. Crocket), 2625.
Loggieville, améliorations de ch. de f. (subs.), 3045.
Long-Sault (rapides), barrages (quest. J. D. Reid), 1261, 2173.
Lord Kitchener (quest. J. A. Currie), 7914.
Lorneville, quai du brise-lames (subs.), 3585.
Lots de grève, vente à Québec (quest. Monk), 452; sur la rivière Saint-Charles, 657.
Lower Argyle, quai (subs.), 1051.
Lumsden, Hugh D.: demande, par M. R. L. Borden, des doc. le concernant, 112; mot. R. L. Borden, 396; (quest. R. L. Borden), 470, 655; observ. R. L. Borden, 1375; enquête (observ. R. L. Borden), 5483.
Lunenburg, édifice public (subs.), 606.
Lyons, Alexander, sa détention à l'île Ellis (inc.), 9016.

MACHINES agricoles, fabrication de, (quest. Henderson), 401.
Mackenzie-King, hon., présenté à la Chambre des communes, 3.
Magistrature, dans la Colombie-Anglaise: nomination des juges, (int. Borden), 8; (observ. Borden), 655; explications sur un fait personnel par M. Crothers, 7679.
Magnetawan, gardien du quai (quest. Arthurs), 7676.
Mahone, percepteur des douanes (quest. R. L. Borden), 6864.
Main-à-Dieu, quai (subs.), 1052.
Main-d'œuvre étrangère: loi y relative (quest. Macdonell), 284; infraction à la loi (observ. Thoburn), 5082.
Maladies contagieuses, dépenses tendant à prévenir et supprimer les, (quest. Miller), 1457.
Malbaie (Gaspé), abri (subs.), 4132.
Manitoba: extension des limites (quest. Roche), 135; correspondance échangée entre le gouvt. et, demande, par M. Roche, des doc. y rel., 678; salle d'exercice (quest. Roche), 832; superficie et terres en culture (quest. Macdonell), 3086; concessions de coupes de foin et de bois (quest. H. Sharpe), 3889; ports, rivières et ponts, améliorations (subs.), 4499; vente de terrains des écoles (quest. W. H. Sharpe), 4557, 4558; demande, par M. Molloy, de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui du Manitoba au sujet de l'extension des limites de la province du Manitoba, depuis la résolution adoptée par la Chambre des communes le 13 juillet 1908, 4564; nominati d'un juge (quest. Haggart), 5118; demande de doc. par M. Sharpe (Lisgar), rel. à la vente et au remboursement des deniers payés pour l'acquisition du ¼ nord-est de la section 11, township 1, rang 9, à l'ouest du 1er méridien, 5808; magistrature, (incident), 5934; vente de demi-sections (quest. W. Sharpe), 6216; extension des frontières (int.), 8541.
Manuscrits historiques, commission (quest. Paquet), 834.
Marieville, bâtiment civil (subs.), 716.
Marine et Pêcheries (ministère): dépôt du rapport, 8, 20; traitement (subs.), 261; dépenses casuelles (subs.), 262.
Marine canadienne, demandes d'admission (quest. Jameson), 2079; instruction des élèves (quest. Jameson), 2079; achat de vaisseaux de guerre (quest. Monk), 2081; emplois (quest. Foster), 2868; achat de vaisseaux (quest. Boyce), 4157; dépôt, par sir Wilfrid Laurier, d'une résol. rel. au personnel ou service de la, 5482; explications personnelles de M. M. Y. McLean, 5487.

Marine de guerre, explications personnelles de M. W. M. Martin, à propos d'un article du "World", de Toronto, 4553; des requêtes ont-elles été reçues (quest. Monk), 6101.
Maritime Dredging Company, sommes payées par le gouvernement (quest. G. Taylor), 897.
Markham, bureau de poste de (quest. Wallace), 101, 3312.
Marmelades, analyse (quest. Broder), 4162.
Massett, quai (subs.), 4979.
Matane, jetée (subs.), 4132.
Matapédia, pont interprovincial (subs.), 6495.
McConnell, Dr: est-il au service de l'Etat? (quest. W. S. Sharpe), 465.
McGregor's-Creek, travaux de protection (subs.), 3666.
McIntosh, ingénieur divisionnaire, demande, par M. Lennox, de doc. le concernant, 1782.
McLean, M. A., paiement (quest. Girard), 9273.
McLeod, Alexander, voyage au Yukon (quest. W. S. Sharpe), 6217.
McKenzie Calvin, employé de l'Intercolonial (quest. Stanfield), 3946.
McKenzie, James H., fonctionnaire à Toronto (quest. Foster), 3888.
McNair's Cove, brise-lames (subs.), 1051.
McQuarrie, W. L., ses fonctions (quest. Boyce), 4318.
Médailles accordées pour actes héroïques (quest. Macdonell), 282.
Mégantic, édifice public (subs.), 740.
Messagers, demande, par M. Monk, de toutes les instructions données durant son terme d'office par l'honorable Orateur Blanchet au sergent d'armes alors en fonctions ou à tout autre fonctionnaire relativement à la nomination des messagers pour la session, 2425.
Messages de Son Excellence: ouverture de la session, 1; message relatif à la commission de régie interne, 99; message relatif à l'adoption de l'adresse en réponse au discours du trône, 1677; message relatif à un budget supplémentaire, 3113, 5569; sanction royale de projets de loi, 5865, 5939, 7001.
Metabetchouan, maître de poste (quest. Girard), 4775.
Meteghan, brise-lames (subs.), 1052.
Michipicoten: dock de (quest. Boyce), 827; quai (subs.), 3667.
Middle-Island, brise-lames (subs.), 1054.
Middleton (N.-E.), commission du tarif (quest. Jameson), 1078.
Milice et Défense (ministère): dépôt du rapport, 826; dépenses (quest. Worthington), 1879; tentes, selles et harnais (quest. Worthington), 1880; allocation de logement au corps d'artillerie—terrains de l'artillerie—location du terrain du Collegiate Institute (quest. Worthington), 1270; sommes dépensées pour travaux topographiques militaires (quest. Worthington), 1453; commis aux écritures (quest. Worthington), 1453; règlements se rapportant à la solde et aux allocations (quest. Worthington), 1456; effectif (quest. Worthington), 1616; salles d'exercice (quest. Worthington), 1622; solde d'inspection (quest. Worthington), 1622; visières Sutherland (quest. Worthington), 1623; demande, par M. Edwards, des doc. rel. aux arsenaux et salles d'exercice, 1635; projet de réserve de l'association impériale des vétérans du Sud-africain, demande, par M. Mardonell, de doc. y rel., 2268; accusations
Milice et Défense (ministère)—*Suite.*
concernant l'intendance d'Ottawa (quest. Worthington), 2414; service de l'intendance d'Ottawa aux fêtes du tricentenaire de Québec (quest. Worthington), 2415; importation d'articles militaires (quest. Worthington), 3088; demande de doc. par M. Worthington, 3692; troupe permanente (quest. R. L. Borden), 3949; 49e régiment (quest. Northrup), 4559; canadiens dans la troupe permanente (quest. Worthington), 5805; demande, par M. Worthington, de doc. au sujet de renvoi d'officiers, 5807; location d'édifices pour les magasins (quest. Edwards), 6101; disc. d'une résol. relative aux pensions, 6349; adoption, 6438; 18e régiment (quest. Girard), 7170.
Milice canadienne: règlements (ques. Worthington), 673; mesures en prévision du service actif (quest. Worthington), 889; forces permanentes (quest. Worthington), 890; élevage des chevaux de la (quest. Worthington), 891; incendie du magasin militaire (quest. Sproule), 893; forces permanentes (quest. Worthington), 1068; dépenses annuelles entraînées par la troupe permanente (quest. Worthington), 1069; habillement (quest. Worthington), 1075; allocations aux écoles provisoires (quest. Worthington), 1076; équipement de mobilisation (quest. Worthington), 1267; allocation de campagne (quest. Worthington), 1269; pièces de 12 se chargeant par la culasse (quest. Worthington), 1685; (quest. Barnard), 1890, 1900; salles d'exercice (quest. Worthington), 1686; école de Saint-Jean (quest. Worthington), 1686, 1876; salle d'exercice de Brandon (quest. Worthington), 1686, 1876; caserne de Winnipeg (quest. Worthington), 1686; 1876; appareils pour l'enseignement du tir à la cible (quest. Worthington), 1879; régiments d'artillerie de garnison (quest. Barnard), 2263; 5e régiment d'artillerie canadienne (quest. Barnard), 2264; salles d'exercice et location de terrains pour camps d'instruction depuis 1904, (demande de doc. y rel. par M. Worthington), 2268; sommes déduites des allocations des officiers pour pertes d'uniformes, etc., demande, par M. Worthington, de doc. y rel., 2268; soumissions relatives à la fabrication de tentes, demande par M. Worthington, de doc. y rel., 2268; appointements d'un nouveau commis (subs.), 8167; artillerie, armée, terrain, champs de tir, effets de réserve et d'équipement, transportés au capital de la milice (subs.), 8984; exercices annuels (subs.), 8992; service du génie (subs.), 8998; subvention au 65e régiment pour salle d'armes (subs.), 8998; subvention au 5e régiment pour salle d'armes (subs.), 8999; allocation subs.), 9000; entretien des propriétés militaires (subs.), 9000; solde, allocations, provisions et accoutrements de la force permanente (subs.), 9002; appointements (subs.), 9002; levés topographiques (subs.), 9004.
Miminegash, port (subs.), 2844.
Minerais, recherches relatives aux dépôts de minerais et de minéraux économiques; à l'examen et à la délimitation des tourbières; à la valeur des houilles et des tourbes du Canada comme combustible, y compris appointement d'un expert et mécanicien pour la production du gaz; recherches relatives au traitement du minerais; obtention

Minerais—*Suite.*
de renseignements concernant les industries et opérations des mines et de la métallurgie (subs.), 8980.
Mines (ministère), traitement (subs.), 352.
Mira-River, quai (subs.), 1054.
Mission (rivière), améliorations (subs.), 6442.
Moncton: édifice public (subs.), 621; tranchée (subs.), 3095; ateliers pour locomotives et wagons (subs.), 3096; nouvelles machines pour usines (subs.), 3104; construction primitive (subs.), 3105; quai (subs.), 3586.
Monnaie: hôtel de la, (quest. Foster), 105; (subs.), 586; (quest. Armstrong), 829; (quest. Foster), 2076; demande, par M. Foster, de doc. y rel., 2269.
Monnaies, étrangères et celles qui n'ont plus cours, pour les retirer de la circulation (subs.), 5915; modification de la loi sur les, dépôt par M. Foster, d'un projet de rés., 2776.
Monnaie d'or détenue par l'Etat (quest. Lennox), 3480.
Monnaie royale (subs.), 8268.
Montagne de la Tortue, réserve forestière (quest. Schaffner), 6264; plantation d'arbres (quest. Schaffner), 6526.
Montagne-du-Dauphin, réserve forestière (quest. Roche), 1446.
Montagnes Rocheuses: parc des, disc. d'une résol., 6540; adopt., 6726; dépôt d'une rés. par M. Oliver, 3226; réserve forestière (quest. Foster), 176.
Montmagny, renvoi de la demande d'invalidation d'élection, 20.
Montebello, quai (subs.), 4133.
Montréal: hôtel des postes (sub.), 740; bureau de poste à la Pointe Saint-Charles, (subs.), 743; préposé au pesage au port (quest. Armstrong), 1263; demande, par M. Armstrong, des doc. rel. au peseur, 1635; demande, par M. Monk, de doc. rel. aux bureaux de poste de, et de la banlieue, 1671; affaires judiciaires, demande, par M. Monk, de doc. y rel., 1892.
Montréal (rivière), canalisation (quest. G. Gordon), 1070; au sud de Latchford, améliorations (subs.), 3667; mouillages dans le port (quest. Monk), 5804; commission du port, dépôt par M. Fielding d'une rés., 5933; adopt., 6225; propriété du chemin aboutissant au pont Victoria (quest. Lanctôt), 6216.
Mount-Forest, édifice public (subs.), 7905.
Mud (lac), pont (quest. G. Taylor), 3480.
Murray-Bay, quai (subs.), 4133.
Musée Victoria (subs.), 595.

NAPANEE (rivière): demande, par M. U. Wilson, des documents relatifs au contrat du dragage de la, 111, 1079; incident, 1219; dragage (quest. U. Wilson), 1261.
Natashquan, jetée (subs.), 4134.
National Transcontinental, ateliers à Saint-Boniface (quest. Currie), 9272.
Naturalisation: lois de (quest. R. L. Borden), 7678; loi de, dépenses diverses (subs.), 8268.
Navigation (question T. Chisholm), 468; statistique (quest. Sinclair), 466; service entre le Canada et le Mexique, entre le Canada et Cuba, entre la Rivière-du-Loup et Tadoussac, entre la baie Sainte-Catherine et Tadoussac (subs.), 6003, 6004, 6025; à vapeur, service entre le Canada et l'Australie, entre le Canada et l'Angleterre, entre le Canada et le Mexique, entre Halifax et Terreneuve, entre Halifax, Saint-Jean, Terreneuve et Liverpool, entre Prince-Rupert et les îles de la Reine-Charlotte, entre la Rivière-du-Loup, Tadoussac, et autres ports du Saint-Laurent, entre le Canada et Cuba (subs.), 9244, 9245.
Navires canadiens, taxe de tonnage sur les (quest. J. A. Currie), 1617; enregistrés au Canada (quest. Wallace), 6217; de guerre sur les Grands lacs (quest. Worthington), 105; (quest. Hughes), 136; (quest. Edwards), 139; demande, par M. Foster, des doc. y rel., 836; écoles, passage dans nos canaux (quest. Edwards), 110; de l'Etat, leur construction (quest. J. A. Currie), 1059; noms, prix et dates de construction (quest. Sinclair), 1623; demande, par M. Sinclair, de doc. y rel., 2086; combien achetés depuis 1896 (quest. Blain), 3681; de guerre, achat (quest. Foster), 2263; (quest. Monk), 3092; demande de renseignements par M. Foster, 3093; pour remplacer l'"Argus" et le "Challenger" (subs.), 7782; canadiens, dans les eaux de l'intérieur (quest. Middlebro), 7909; en remplacement du "Shamrock" (subs.), 8955; pour le service des phares et des bouées sur les côtes du Pacifique (subs.), 8955.
Négociations commerciales avec les Etats-Unis, demande de doc. par M. R. L. Borden, 6441.
Néguac, quai (subs.), 3586.
New-Brunswick Coal and Railway Company, comptes (quest. Foster), 173.
New-Carlisle, quai (subs.), 4137.
New-Harbour, brise-lames (subs.), 1054.
New-London, brise-lames (subs.), 2845.
Newmarket (canal de), (question Wallace), 100.
New-Mills, quai (subs.), 3587.
New-Westminster: disposition d'un lopin de terre (quest. J. D. Taylor), 833; propriété d'un cours d'eau à New-Westminster-Jonction (quest. J. D. Taylor), 3114; bureau de poste (quest. J. D. Taylor), 3115; aliénation de terres (quest. J. D. Taylor), 3347; fourniture du poisson au pénitencier (quest. J. D. Taylor), 7911.
Niagara (chutes de), salle d'armes (subs.), 8581.
"Niobé", achat du (observ. Foster), 3677.
Nipissing (lac): barrages temporaires (quest. Arthurs), 898; améliorations (quest. Arthurs), 1260; terres submergées (quest. G. Gordon), 2422; barrages régulateurs (subs.), 6508.
Nitinat (lac), enlèvement d'obstacles (subs.), 4979.
Noonan, capitaine, et le transport du courrier, 1458.
Nootka, quai (subs.), 4979.
Nord-Ouest (territoires), traitement du magistrat stipendiaire (subs.), 9234.
Norris, T. C., paiements faits à (quest. Bradbury), 899; (quest. Meighen), 2869.
North Atlantic Trading Company (quest. U. Wilson), 674; demande, par M. U. Wilson, des doc. y rel., 678; demande, par M. Monk, de doc. y rel., 1636.
Northport, quai (subs.), 1054.
"Northumberland", équipage du dragueur (quest. Stanfield), 4314.
Norway-Bay, quai (subs.), 4137.
Nouveau-Brunswick, ports, rivières et ponts (subs.), 3583.
Nouvelle-Ecosse, représentation (quest. Jameson), 2073.

Numéraire, adoption de la rés. modif. la loi du, 6533.
Nyanza, quai (subs.), 1055.

OBSERVATOIRE astronomique d'Ottawa (subs.), 437, 563, 575.
Oka (rivière), réserve forestière (inc.), 9012.
Old-Proprietor, bouées sur le récif de, (quest. Daniel), 110.
Organisateurs de compagnies (quest. Lewis), 5387.
Ostréiculture (subs.), 8972.
Ottawa: ponts et abords, glissoirs et canal (subs.), 6495; galerie nationale des beaux-arts (subs.), 6502; monument de George Brown (subs.), 6502; monument de T. D'Arcy McGee (subs.), 6503; monument de sir L. H. Lafontaine et Robert Baldwin (subs.), 6504; dépôt, par M. Fielding, d'un proj. de rés. relatif à l'embellissement, 7171; (rivière), pont du Chapeau au-dessus du chenal de la Culbute (subs.), 6493; barrage dans le haut de la rivière (subs.), 6506; siège d', déclaré vacant par l'O., 1826; ingérence de fonctionnaires publics dans l'élection d' (quest. G. Taylor), 2627; certificat d'élection de M. Allard, 3672; et Québec-est, siège de (quest. Sproule), 548; (int. Meighen), 847; (quest. de privilège par M. l'O.), 880; (int. Meighen), 1378; (quest. Campbell), 1528; sir Wilfrid Laurier opte pour le siège de Québec-est, 1785; parc d'artillerie (quest. Worthington), 405; nouveaux édifices publics (subs.), 577; édifice départemental de l'Est (subs.), 601; édifices de la rue Cliff (subs.), 603; édifice des réserves de la milice (subs.), 628; nouveaux édifices administratifs (quest. Foster), 656; magasins de l'ordonnance (quest. Worthington), 885; construction d'édifices publics (quest. Perley), 1066; terrain du Parlement, pavage de la chaussée (subs.), 8584; édifice du Parlement, réparations (subs.), 8588; édifice Langevin, appareil de chauffage (subs.), 8588; bâtiment pour l'essayage du combustible (subs.), 8588; terrain des édifices publics (subs.), 8604; commission d'embellissement (quest. Foster), 9095; commission d'embellissement, adopt. d'une rés., 9130.
Outaouais (rivière), revêtement de protection à l'anse de Vaudreuil (subs.), 4452.
Owen-Sound: édifice public (quest. Middlebro), 171.
Owl's-Head, quai (subs.), 1055.
Oxford-Junction, à Pictou, horaire des trains, demande de doc. par M. Rhodes, 3349.

PAPIER-MONNAIE, propriété du (quest. Lewis), 7571.
Parker's-Cove, port (subs.), 1055.
Parkhill, édifice public (subs.), 8589.
Parlement: vacances du (quest. C. A. Wilson), 2624; escaliers du (observ. G. Taylor), 470.
Parrsboro, édifice public (subs.), 607.
Paspébiac-est (Portage), brise-lames (subs.), 4137.
Passages à niveau: demande, par M. Lennox, des documents y rel., 289; mesures de protection (quest. Stanfield), 1264.
Passagers de steamers, traitement (inc.), 9008.
"Patent Record" (subs.), 7761.
Paterson, T., et J. F. Sibbald, demande, par M. Lake, de doc. relat. à des titres de terrains appartenant à, 1782.
Paul William, et chaloupe à gazoline (quest. Taylor), 2084.
Pêche, permis en Colombie-Anglaise (quest. Taylor), 4160.
Pêches de l'Atlantique-nord, différend porté devant le tribunal de La Haye (quest. Macdonell), 283.
Pêche du homard, discussion d'un rapport, 8627.
Pêcheries: commission des (quest. Campbell), 288; commission internationale des, (quest. Henderson), 399; (quest. Jameson), 1265; (quest. Campbell), 1375; au Manitoba et au Nord-Ouest (quest. Campbell), 1902, 2070; demande, par M. Jameson, de doc. rel. aux pêcheries canadiennes de l'Atlantique, 2086; recettes en Alberta et en Saskatchewan (quest. Lake), 1078; commission des, au Manitoba (quest. R. L. Borden), 2173; (quest. de privilège par M. Campbell), 2270; commission des, au Canada (observ. par M. Bradbury, sur un rapport de la), 2814; réglementation (observ. Bradbury), 3583; (quest. J. D. Taylor), 3687; dépôt, par M. Templeman, d'une résol. mod. la loi, 4971; règlements du Manitoba, (demande d'exemplaires par M. Bradbury), 6221; adoption d'une résol. modif. la loi des, 6234; pêcheurs condamnés à l'amende, demande de doc. par M. Rhodes, 5807; service de protection (subs.), 6069; de Québec (quest. Boyer), 7313; aux homards, adopt. d'une mot., 8511; protection (subs.), 8935; appointements et déboursés des inspecteurs des pêcheries, des surveillants et des gardes-pêche (subs.), 8963; législation et frais (subs.), 8970; crédit affecté à l'établissement, à l'entretien et à l'inspection d'entrepôts frigorifiques pour la boitte, ainsi que pour la conservation et le développement des pêcheries de haute-mer (subs.), 8972; frais d'entretien des ouvrages de nature expérimentale pour le traitement du chien de mer (subs.), 8973; frais d'enquête concernant les droits respectifs des gouvernements du Canada et des provinces relativement aux pêches, d'après la décision rendue en 1896 par le conseil privé (subs.), 8973; primes aux percepteurs des douanes pour services se rattachant à l'émission de permis aux bateaux de pêche des Etats-Unis (subs.), 8974; primes aux douaniers et autres employés pour compilation et envoi de rapports quotidiens pour le bureau de renseignements des pêches pour 1910-1911 (subs.), 8974; règlment de la réclamation du gouvernement de la Colombie-Anglaise pour une partie des recettes des licences de pêche perçues par le gouvernement fédéral de 1901 à 1907; les deux années comprises (subs.), 8980.
Pender, (île), canal (quest. Barnard), 2561.
Pensions de la milice, modification de la loi sur les, dépôt, par sir F. Borden, d'un projet de résol., 2776.
Permis d'exportation (quest. Lancaster): 172.
Petawawa, revue militaire (quest. White), 4367; revue militaire par sir John French (quest. White), 5571.
Petit-Rocher, chemin du brise-lames (subs.), 3587.
Petite-Rivière, quai et brise-lames (subs.), 1051.
Petite-Anse, brise-lames (subs.), 1051.
Pétrole brut, primes, dépôt, par M. Graham, d'un projet de rés., 6967; disc., 7361.
Pétrole: découverte de sources de, au Nord-Ouest (quest. Hughes), 137; baux pour

Pétrole—*Suite.*
exploitation sur la rivière Athabaska (quest. McCarthy), 3690.
Phares: salaires des gardiens (quest. Gauvreau), 1680; (subs.), 8950; et auxiliaires à la navigation (subs.), 8951; fourniture de charbon aux gardiens de la Nouvelle-Ecosse (inc.), 9014; fourniture de houille aux gardiens (inc.), 9268.
Phoque, chasse sur le Pacifique (quest. J. D. Taylor), 2421.
Picnic-Islands, (amélioration du chenal (subs.), 3652.
Pictou (N.-E.), bureau de poste (quest. Stanfield), 3687.
Pictou (île), quai (subs.), 1055.
Pieds-Noirs, réserve des, demande, par M. Magrath, de doc., 3348.
Piégans, demande, par M. Herron, de doc. y rel. à la réserve des, 177.
Pierre, industrie (observ. Bradbury), 7718.
Pilotes: association des (quest. Delisle), 7912; pension (subs.), 8954.
Pincher-Creek, sous-agence des terres (quest. Herron), 9277.
Pine-Brook, quai (subs.), 9253.
Pink-Rock, quai (subs.), 3589; observ. de M. Crocket au sujet d'un article du "Globe", 3672; observ. de M. Pugsley, 3953.
Pinckney-Point, brise-lames (subs.), 1222.
Pintsch, gaz: accidents dans le départ. de la Marine et des Pêcheries, demande, par M. Foster, des doc. y rel., 847.
Piper's-Cove, brise-lames (subs.), 1222.
Pisciculture, frais d'entretien (subs.), 8967.
Piscifactures, au Manitoba (quest. Bradbury), 403; à Burs-Riber et à l'Ile-aux-Serpents (quest. Bradbury), 666.
Pisciculture (subs.),6067.
Plessisville, édifice public (subs.), 744.
Pointe-Bleue, agent de la réserve (quest. Girard), 4775.
Pointe-du-Chêne, brise-lames (subs.), 3621.
Pointe-au-Père: quai (subs.), 4115; matériel de dragage (subs.), 8950.
Pointe-Pich[illegible], ouai et brise-lames (subs.), 4138.
Pointe-aux-Trembles (en bas), quai (subs.), 4452.
Poisson, droit sur le (observ. Jameson), 5081; transport et conservation (subs.), 6064.
Pôle nord, droits territoriaux (inc.), 2861.
Police fédérale: lors de la dernière élection fédérale dans les districts de la Baie-du-Tonnerre, de la Rivière-à-la-Pluie, d'Algoma-ouest, Algoma-est et Nipissing (quest. Smyth), 1063.
Police sanitaire des animaux (subs.), 8154.
Population, estimation du chiffre (quest. Magrath), 5117.
Ponts (subs.), 3031.
Ponts et abords, en général (subs.), 6496.
Pont de Québec: ingénieur du (quest. Monk), 106;conseil d'ingénieur du (quest. Monk), 106; (quest. Sproule), 271; intérêt payé à la Cie du (quest. Lennox), 661; soumissions pour les piles (quest. Lennox), 888; coût (quest. Foster), 1273; dépenses afférentes (quest. Foster), 2077; construction (subs.), 3240; "Scientific American" (inc.), 3582; finances de la compagnie (quest. Lennox), 3682; construction (subs.), 9257.
Porc: industrie, commission d'enquête (quest. S. Sharpe), 6102; commission sur la maladie des (quest. Armstrong), 2562.
Porcher, quai (subs.), 4979.
Portage-la-Prairie, édifice public (subs.), 8594.
Ports du Canada: appointements et dépenses casuelles y compris des suppléments aux fonctionnaires, pour travaux de surcroît, nonobstant les dispositions de la loi du service civil, $1,875,000 (subs.), 1435; frais d'administration (subs.), 9239.
Port-Arthur: bassin de radoub (quest. Boyce), 107; demande, par M. Boyce, de documents y relatifs, 177; (quest. Boyce), 3312; cale de radoub (quest. A. C. Boyce), 5281; inspecteurs de dragage (quest. Armstrong), 6864; salle d'armes (subs.), 8589.
Port-du-Bic, quai (subs.), 4092.
Port-Bruce: rade de (quest. Marshall), 276.
Port-Burwell, port (subs.), 3667.
Port-Chance, quai (subs.), 2856.
Port-Colborne: travaux à (quest. Foster), 2076; voie ferrée conduisant à l'élévateur (quest. Foster), 3481; élévateur de l'Etat (quest. Foster), 9093; améliorations (subs.), 9258.
Port-Dalhousie, brise-lames (subs.), 2857.
Port-Dufferin: brise-lames (subs.), 1225; quai (quest. Crosby), 4319.
Port de Collingwood, améliorations du service de navigation (subs.), 3663.
Port-Hood: port (subs.), 1226; améliorations du port (quest. Rhodes), 4772.
Port-Hope, quai (subs.), 3668.
Port-Joli, brise-lames (subs.), 1228.
Port de Kouchibouguac, brise-lames (subs.), 3584.
Port-Maitland, brise-lames (subs.), 1231.
Port-Malcolm, quai (subs.), 1229.
Port de Quaco, jetée (subs.), 3621.
Port de Richibouctou, brise-lames (subs.), 3639.
Porter's-Lake, chenal (subs.), 1225.
Port-Selkirk, jetée (subs.), 2845.
Port-Stanley, améliorations au port (subs.), 3668.
Poste: bureaux temporaires pour les touristes (quest. S. Sharpe), 175; factage rural gratuit (quest. Armstrong), 270; bureaux de Cedar-Croft, Kawartha-Park, Midlothian-Wharf, Ojibway-Island et Rigaud-sur-le-lac (quest. S. Sharpe), 469; nouveaux bureaux (quest. Sinclair), 658; boîtes rurales (quest. Elson), 663; factage rural (quest. Armstrong), 828; factage gratuit (quest. Armstrong), 1262; demande, par M. Armstrong, des doc rel. au factage gratuit, 1459; bureaux du Nord-Ouest (quest. McCarthy), 1682; boîtes pour livraison rurale gratuite (quest. Armstrong), 1883; frais de port des journaux pour les Etats-Unis (quest. Jameson), 2082; service du dimanche (inc.), 3093; règlements de la franchise postale (quest. Wilson), 2265; examens spéciaux pour le service des (quest. J. D. Taylor), 2417; pénalités (quest. J. D. Taylor), 2419; service de la Colombie-Anglaise (quest. J. D. Taylor), 2420; relèvement du traitement des inspecteurs (quest. Armstrong), 3345; fermeture le dimanche (quest. A. Haggart), 3882; demande, par M. Haggart, de doc. rel. aux demandes de citoyens de Winnipeg sur le projet de fermer ou d'ouvrir les bureaux de poste le dimanche, 4563; demande, par M. Haggart, des doc. rel. à la correspondance échangée avec le gouvernement, ou le département des Postes, au sujet de la fermeture ou de l'entrée libre, les dimanches, des bureaux de poste pour ceux qui y ont des casiers, 4563; courrier entre Milledgeville et Holderville (quest. Daniel), 4778; les courriers convoyeurs (quest. Sproule), 5389; (mi-

Poste—*Suite.*
nistère) dépôt du rapport, 7; absence du ministre pour affaires officielles (quest. Armstrong), 279; dépenses non prévues et crédit supplémentaire (subs.), 5916; transport du courrier de Montréal à Londres, demande de doc. par M. Monk, 5808; service extérieur (subs.), 6070; appointements de R. G. Mercer (subs.), 6073; administration (quest. Armstrong), 6098; service entre Québec et Lévis (quest. Carrier), 6744; courriers convoyeurs (quest. Macdonell), 6745; appointements de l'administration (subs.), 7012, 7037; service entre Quesnel et Fort-George (quest. Burrell), 7314; entreprise du courrier dans le comté de Frontenac (quest. Edwards), 7444; service extérieur, traitements et allocations (subs.), 8265; dépenses diverses (subs.), 8267; distribution gratuite des matières postales (quest. J. D. Taylor), 8272; boîte aux lettres à Watford, à Holland et à Treherne, omission dans les "Débats", 8284; distribution des objets de correspondance (inc.), 8529; retard dans les courriers entre Montréal et les Provinces maritimes (inc.), 9011; service extérieur, somme additionnelle nécessaire (subs.), 9254; explication sur un fait personnel par M. Magrath, 9294.
Potvin, P. A., paiement (quest. Girard), 9274.
Powassan, route du courrier entre Nipissing et (quest. Arthurs), 111.
Prairies de Pitt (C.-A.), (quest. J. D. Taylor), 287.
Prairies (rivière des), demande, par M. Monk, des documents y relatifs, 117.
Préemption, intérêt sur les paiements (quest. Lake), 454.
Prendergast, juge, son transfèrement (quest. A. Haggart), 3687.
Presse associée du Canada: subvention (mot. Fielding), 8654; adopt. d'une rés., 9112.
Preston, M. W. T. R. (sa mission au Japon relative au commerce): demande, par M. Monk, des doc. y rel., 344; poursuites en libelle instituées par, demande, par M. Macdonald, des doc. y rel., 692; restant dû sur son loyer à Londres (subs.), 8626.
Prêts temporaires (quest. G. Taylor), 8652.
Primes à la fabrication du fer et de l'acier (quest. Boyce), 4319; adopt. d'une rés., 9138.
"Princess", vapeur (quest. Gauvreau), 8653.
Produits agricoles, exportation (quest. W. H. Sharpe), 4880.
Produits alcooliques, dans les comtés soumis à la loi Scott (quest. Daniel), 1276.
Projets de loi d'intérêt privé, prolongation de délais (mot. Laurier), 1689.
Prorogation, message du Gouverneur, 9270.
Prorogation, 9296.
Protection des végétaux: dépôt, par l'hon. M. Fisher, d'un proj. de rés. y rel., 207; disc. en com. gén., 217; adopt., 220; dépôt, 220.
Provinces maritimes: édifices publics (subs.), 627; achat de bois créosoté (subs.), 3648.

QUAIS publics donnés à bail (quest. Foster), 271.
Quarantaine: inspecteurs à la frontière (quest. W. H. Sharpe), 1276; bateau de la, à Halifax (quest. Crosby), 2563, 3478; demande, par M. Sharpe, de doc. rel. à la nomination des personnes suivantes comme inspecteurs de quarantaine à la frontière: Docteur Bradford, docteur Carter, docteur Duncan, docteur Thornton, docteur Wallace, docteur May, docteur McKenty, docteur

Quarantaine—*Suite.*
Little, docteur Henderson et docteur Scott, 4564; inspecteurs à la frontière (quest. W. H. Sharpe), 5870; station, réfection et réparation (subs.), 8606.
Québec: port de (quest. J. P. Turcotte), 6523; édifices fédéraux (subs.), 698; hôpital de quarantaine du parc Savard (subs.), 870; pavillon des immigrants (subs.), 870; observatoire (subs.), 870; hôtel des postes (subs.), 870; douane (subs.), 875; édifice public à Québec-est, 875; citadelle (subs.), 1021; bâtiments militaires (subs.), 1022; caserne de l'intendance canadienne (subs.), 1030; médecin militaire (quest. Allen), 1889; paiement à des journaux (quest. Paquet), 3683; et fleuve Saint-Laurent, protection, (quest. J. P. Turcotte), 7908.

RAGE, précautions contre la (quest. Blain), 4792.
"Rainbow", coût et entretien (quest. R. L. Borden), 3953.
Rapports: adoption du 2e rapport du comité de la marine et des pêcheries, 3308; (dépôt), de la bibliothèque du Parlement, 5; du min. des Travaux publics, 7; du ministre des Chemins de fer et des Canaux, 7; du min. des Postes et du min. du Commerce et de l'Industrie, 7; de l'auditeur général, 7; du surintendant des assurances et les comptes publics du Canada, 7; du min. de l'Agriculture, 7; des fermes expérimentales, 7; du min. du Revenu de l'intérieur, 7; de l'inspecteur des poids et mesures, 7; fraudes alimentaires, 7; du min. des Douanes, 7; du min. de la Justice, 7; du min. du Travail, 7; du min. de l'Intérieur, 8; division des Affaires indiennes, 8; du haut commissaire du Canada, 8; du min. de la Marine et des Pêcheries, 8, 20; de l'inspecteur des bateaux à vapeur, 8; des commissaires du Transcontinental, 99; de la commission internationale des eaux limitrophes, 217; du min. de la Milice et de la Défense, 826; de la conférence de la défense de l'empire, 1370; de la commisison du service civil, 1436; du comité spécial chargé d'examiner le projet de loi n° 21, 1676; du comité des débats, 2558; statistique des chemins de fer du Canada, pour l'an 1909, 1826; liste du service civil du Canada, pour l'an 1909, 1826; rapport de l'auditeur général du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1909 (Vol. II), 1826; rapport de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, pour l'année 1909, 1826; 2e rapport du comité chargé d'examiner le bill 21, concernant la journée de travail dans les travaux publics, 2558; 2e rapport du comité d'enquête sur les accusations de M. Lumsden, 4217; adoption du 5e rapport du comité permanent de la marine et des pêcheries, 4218; adoption du 3e rapport du comité d'enquête sur les accusations de M. Lumsden, 4307; rapport de la commission hydrographique sur les travaux d'irrigation, 5386; rapport relatif aux plains de la St. Lawrence Power Transmission Co., 5927; statistique des canaux, 6078; liste des actionnaires des banques autorisées, 6078; adoption du 3e rapport du com. des ordres permanents, 6965; adopt. d'un rap. du com. de la marine et des pêcheries, 6966; rap. annuel du dépt. des impressions et de la papeterie, 7673; dépôt du rapport sur l'in-

Rapports—*Suite.*
dustrie du homard, 8269; dépôt du rapport sur la revision des règles de la Chambre, 8269; dépôt d'un rapport relatif à la construction du canal de la baie Georgienne, 9168; adoption du 4e rapport du comité d'enquête de la journée de travail dans les travaux publics, 9267.
Recensement, décennal (quest. Boyer), 1449; de 1911 (quest. Armstrong), 2563.
Recensement et statistique (subs.), 7763; (subs.), 8163.
Red-Point, quai (subs.), 2845.
Régiment 18e, états de solde (quest. Girard), 9274.
Régina, épidémie de trachoma dans les écoles (incident), 3582; champ de tir (subs.), 9237.
Règlement: procédure à suivre pour le retrait d'une motion (observ. de l'O.), 1899; observations de l'O. sur une question de procédure au sujet d'une réponse du ministre de la Milice et de Défense, 1677; observ. de M. Worthington au sujet de certaines paroles du min. de la Milice et de la Défense, 1689.
Reine-Charlotte, quai (subs.), 4980.
Rentes viagères du gouvt. (quest. R. Smith), 404; loi des (quest. Foster), 2260.
Représentation proportionnelle : composition d'un comité (mot. Laurier), 451; dépôt d'un projet de rés. par M. Monk, 140.
Représentation des Provinces maritimes, disc. d'une mot. de M. Kyte, 2869; réduction dans la Chambre des communes, demande, par M. A. R. Warburton, des doc. y rel., 679.
Réserve ind. de S.P., explication, par M. Bradbury, sur un fait personnel, 7915.
Réserves forestières, protection des terres boisées (subs.), 8917.
Ressources naturelles, commission de la préservation des (quest. Armstrong), 1263; (quest. Jameson), 3684; conservation, dépôt par M. Fisher, d'une rés., 6000; adopt., 6211.
Restaurant de la Chambre, composition du comité (mot. Pugsley), 395.
Revenu de l'intérieur (ministère): dépôt du rapport, 7; traitement (subs.), 237; dépenses casuelles (subs.), 240; menues recettes, 1434.
Revenus, pour l'exercice 1909-1910 (quest. G. Taylor), 8519.
Reynolds, conducteur de chemin de fer, sa conduite héroïque (inc.), 3388; attribution de la médaille Albert, 4450.
Richelieu (rivière), améliorations (subs.), 4454.
Richibouctou: quai (subs.), 3633 ; quai de (int.), 7990.
Rideau-Hall, améliorations (subs.), 8605.
Rigaud, édifices publics (subs.), 9250.
Rimouski, quai (subs.), 4452.
Rivière Blanche, améliorations (subs.), 3653.
Rivière-du-Loup: développement de l'énergie électrique (quest. Gauvreau), 6527; quai (subs.), 4469; croisement du chemin de fer (quest. Gauvreau), 1878; remise aux locomotives (subs.), 3108.
Rivière-Ouelle, quai (subs.), 4453.
Rivière-à-la-Paix (vallée), parties propres à la colonisation (quest. Best), 4561.
Rivière Petit, quai (subs.), 4138.
Rivière-à-la-Pluie, améliorations au rapide du Long-Sault, (subs.), 3668; améliorations à l'embouchure (subs.), 3669.
Rivière-Rouge: améliorations (subs.), 6444 ; dragage à l'embouchure (quest. Bradbury), 8274; dragages (subs.), 8652; écluse et barrage de Saint-André (subs.), 9255.
Rivière-aux-Vases, quai (subs.), 4452.
Roberval, compagnie Oyamel (quest. Girard), 8273; édifice public (subs.), 979.
Robinson, Mme: son emprisonnement (quest. G. Gordon), 975; observ. par M. Gordon, 977.
Robinson's-Crossing, passage sous la voie (subs.), 3108.
Rock-Island, édifice public (subs.), 999.
Rod-Hill (C.-A.), batterie (quest. Barnard), 2419.
Ronde, major et capitaine de la: accusations contre eux (quest. Worthington), 139; demande, par M. Worthington, des doc. y rel., 435; de la, major, son enquête (quest. Worthington), 5806.
Rondeau-Harbour, abattage d'arbres dans le parc Rondeau (observ.), 7317.
Rondeau, améliorations au port (subs.), 3670.
Ross, Duncan Campbell, élu député de Middlesex-ouest, 434.
Ross (Middlesex), son nom ajouté à la liste des membres de comités permanents, 1057.
Rouge (rivière), jetées de protection (subs.), 4513.
Roy, Ernest, et les travaux du lac Saint-Pierre (quest. J. D. Reid), 4777.
Russell, John E., somme à lui payée (quest. J. D. Reid), 3948.
Rustico, brise-lames (subs.), 2845.

SACKVILLE, quai (subs.), 3644.
Saguenay (rivière), dragage (subs.), 4463; glissoirs et barrages, remorqueur (subs.), 6492.
Saint-Alexis, quai (subs.), 4470; ligne télégraphique (quest. Girard), 8273.
Saint-Alphonse de Bagotville, quai (subs.), 4470.
Saint-André de Kamouraska, quai (subs.), 4471.
Saint-André (rapides), améliorations (quest. G. Taylor), 8654.
St. Andrews, quai (subs.), 3646.
Sainte-Anne-des-Monts, améliorations du port (subs.), 4475.
Sainte-Claire (rivière), sable (observ. A. H. Clarke), 6143.
Saint-Charles (rivière): lots de rive le long de la (quest. Monk), 132; améliorations (subs.), 6443.
Saint-Charles de Capelan, quai (subs.), 4477.
Sainte-Croix, quai (subs.), 4479.
Saint-Denis, quai (subs.), 4479.
Saint-François (lac), mur de protection (subs.), 3297.
Saint-Henri, bureau de poste (subs.), 1005.
Saint-Jacques-l'Achigan, édifice public (subs.), 1006.
Saint-Jean (fleuve), entre Frédéricton et Woodstock, demande, par M. Crocket, de documents y relatifs, 158.
Saint-Jean, agrandissement des installations de l'Intercolonial (subs.), 3108.
Saint-Jean (rivière) et tributaires (subs.), 3640.
Saint-Jean (P.Q.), terrains de l'Etat (quest. Hughes), 3692; propriété militaire (quest. Worthington), 3951.
Saint-Jean (N.-B.), améliorations au port, quai de la quarantaine (subs.), 3646, 3647.
Saint-Jean, édifice public (subs.), 621, 626, 627.
Saint-Jean (N.-B.), dragage dans le port (subs.), 6447; pont international (subs.), 6495; monument à sir Leonard Tilley (subs.), 6505.
Saint-Jean (rivière), commission internationale (subs.), 6508.

Saint-Jean (lac), bouées (quest. Girard), 8273.
Saint-Jean (fleuve), travaux hydrographiques (inc.), 9010.
Saint-Joseph de Sorel, quai (subs.), 4489.
Saint-Lambert: édifice public (subs.), 1008; collège militaire (quest. Worthington), 3952.
Saint-Laurent (Manitoba), quai (quest. Staples), 1261.
Saint-Laurent (fleuve) chenal du, coût de creusage de Batiscan à Saint-Pierre-les-Becquets (quest. Monk), 889; entre Port-Colborne et Montréal (quest. G. V. White), 889; dépenses de la voie navigable (quest. Sinclair), 3346; amélioration du chenal canadien entre Kingston et Brockville (subs.), 4054; mur de protection entre Laprairie et la petite rivière Saint-Jacques (subs.), 4463.
Saint-Laurent (baie), gardien du phare (quest. Blain), 4559.
St. Lawrence Power Transmission Company, (inc.), 5866 ; (quest. Sharpe), 8271; (quest. S. Sharpe), 8517.
St. Lawrence Water Power Company (quest. S. Sharpe), 9091.
Saint-Maurice (rivière), dragages et améliorations (quest. Blondin), 6263; glissoirs et barrages (subs.), 6493.
Saint-Pierre: réserve de (quest. Bradbury), 133, 2424 ; demande, par M. Bradbury, des doc. y rel., 677; cession de: demande, par M. Bradbury, des doc. y rel., 435, 1080, 1459; (observ. Bradbury), 1902; compte de Ernest Raynor, rép. du min. de l'Intérieur à une quest. de M. Bradbury, 2071; demande, par M. Bradbury, de doc. rel. aux comptes de G. Tracy, 2085; demande de doc. par M. Bradbury, 2780, 3692; conditions de la rétrocession (int.), 7386, 7450; rejet au scrutin, 7547; (quest. Bradbury), 7444.
Saint-Pierre (lac), piles permanentes (subs.), 8950.
Sainte-Rosalie, améliorations de l'Intercolonial (subs.), 3109.
Saint-Siméon, service postal entre Tadoussac et (quest. Paquet), 4164.
Sainte-Thérèse, bureau de poste (quest. Nantel), 832.
Saisissabilité des appointements, explications par un fait personnel par M. Beauparlant, 7445.
Sanction de projets de loi, 9296.
Sarnia, salle d'armes (subs.), 8589.
Saskatchewan, parc national (quest. Neely), 835; homesteads (quest. Lake), 897; superficie et terres en culture (quest. Macdonell), 3087; subventions (quest. Lake), 3345.
Saskatchewan (rivière) à la baie d'Hudson, travaux d'études et opérations du tracé d'une ligne de ch. de f. (subs.), 3237.
Saskatchewan-nord (rivière), améliorations (subs.), 4519, 4520.
Sault-Sainte-Marie (bassin de radoub) (quest. Boyce), 107; demande, par M. Boyce, pour dépôt de documents, 176; exportation de pulpe et de bois à pulpe (quest. Boyce), 883; accident aux écluses et creusement du canal (subs.), 3279; amarres en fer (subs.), 3299; quai (subs.), 3670; bassin de radoub (quest. Boyce), 4172; réponse de M. Pugsley, 4218; demande, par M. Boyce, des doc. rel. à l'accident à l'écluse du Sault-Sainte-Marie en juin 1909, le nombre de navires et leur tonnage, le port de destination et le nombre de voyageurs qui sont passés par l'écluse canadienne au Sault-Sainte-Marie pendant les mois d'avril à décembre 1909, inclusivement, 4563; dragage (subs.), 5916.
Saumon (rivière): demande, par M. Jameson, des doc. rel. à la pêche du saumon, 1079; maître de poste (quest. Jameson), 3091.
Sauvé, Augus, demande, par M. Boyer, de doc. rel. à une requête de homestead, 2142.
Sauvetage, subvention au matériel (subs.), 8946.
Savard, lieut.-col., et le 18e régiment (quest. Girard), 9091.
Saw-Pit, quai (subs.), 1241.
Scatsburn, transport du courrier entre Loganville et (quest. Rhodes), 2416.
Scott, lieut.-col. B. A., sa démission (quest. Girard), 8518; (quest. Girard), 9273.
Scrip pour le service du Sud-Africain (quest. Hughes), 136; émission à des métis (quest. Lake), 6263; aux soldats du Sud-Africain (quest. Barnard), 1681.
Scugog (lac), débordements (quest. Thornton), 2307.
Sea-Gull (dock de) (quest. Boyce), 108.
Seal-Cove (N.-B.), bateau de sauvetage (quest. Daniel), 2265; brise-lames (subs.), 3644.
Secrétariat d'Etat: traitement du personnel (subs.), 353; chartes émises par le (quest. Wallace), 897; augmentation du traitement d'un fonctionnaire (subs.), 8167.
Semences: contrôle des, adoption du projet de rés. tendant à modifier la loi y relative, 854; encouragement dans le choix (subs.), 7780.
Sénat: vacances (quest. Jameson), 405; abolition du, disc. d'une mot. y rel., par M. Lancaster, 2087; représentation des provinces, disc. d'une mot. de M. J. D. Taylor, 2113; pour compléter l'indemnité parlementaire des membres (subs.), 8171.
Sénateurs L. M. Jones et F. T. Frost (quest. Schaffner), 2309.
Serpent (île du, lac Winnipegosis), frais cueilli pour l'établissement de pisciculture, demande, par M. Campbell, de doc. y rel., 290.
Service civil extérieur, rétribution des employés (quest. Rivet), 893.
Service civil: dépôt, par M. Lemieux, d'un proj. de rés. modif. la loi du, 6440; adopt., 6961; fonctionnaires du service extérieur (quest. Middlebro), 7320; dépôt, par M. Fisher, d'un proj. de rés. amendant la loi, 6968; disc., 7322; adopt., 7337.
Service maritime du Canada: dépôt, par sir Wilfrid Laurier, d'un proj. de rés., 6866; adopt., 7681.
Service des trains de voyageurs (quest. personnelle par M. W. F. Maclean), 397.
Service naval: explications sur un fait personnel par M. Blondin, 8526; nominations (quest. Emmerson), 9275; y compris l'achat, la construction et l'entretien de vaisseaux, la garde et l'entretien des arsenaux maritimes d'Esquimault et d'Halifax, et l'établissement et l'entretien d'écoles de marine (subs.), 8921.
Service des marées (subs.), 8938.
Service maritime et fluvial, entretien et réparations des vapeurs et navires brise-glaces de l'Etat (subs.), 8941
Service des signaux (subs.), 8954.
Service géologique: explorations et études au Canada, y compris rémunération de géologues ordinaires, dessinateurs et autres (subs.), 8983; achat de livres, instruments, appareils de laboratoire, substances chimiques, matériel pour les cartes, papeterie, entretien des bureaux et du musée, habillement pour trois pompiers, transport et emballage de spécimens, dépenses diverses, etc. (subs.), 8983.

Service à vapeur entre le Canada et l'Australie et la Nouvelle-Zélande (subs.), 9247.
Shédiac, quai (subs.), 3645.
Shelburne, édifice public (subs.), 609.
Shelburne-Port, quai (subs.), 1242.
Shepley, G. F., explications, par M. Aylesworth, sur un fait personnel, 8718.
Shigawake, brise-lames (subs.), 4469.
Shippegan-Harbour, améliorations (subs.), 3646.
Sibley, améliorations du quai (subs.), 3671.
Similkameen, demande, par M. Burrell, des notes originales de l'arpentage sur la réserve n° 2 du Chu-chu-Way-Ha, fait par le capitaine Jemmett, en 1889, dans le district de Similkameen (C.-A.), 4564.
Sinclair, J. E., fonctionnaire de l'Etat (quest. Fraser), 6863.
Skeena (rivière), améliorations (subs.), 5917.
Skinner's-Cove, travaux du port de refuge, (demande de doc. par M. Stanfield), 3693.
Sociétés de pêcheurs pour l'emmagasinage de la boitte (quest. Maddin), 1072.
Société Royale (subs.), 8268.
Sorel: construction d'une drague (quest. Monk), 3337; quai (subs.), 4490; brise-lames (subs.), 4490; achat d'un terrain pour le chantier (subs.), 8949.
Soulanges (canal), achat de meules à aiguiser (subs.), 3278; réparation des fuites, etc. (subs.), 3278.
Souris: brise-lames (subs.), 2846; établissement de sèchage de poisson (quest. Fraser), 7168; poste de sauvetage (quest. Fraser), 7443.
South-Cove, quai (subs.), 1243.
Spallumcheen (rivière), travaux de la berge (subs.), 4982.
Spencer (île), phare (quest. Rhodes), 3478.
Sperry, John D., élu député de Lunenburg, 1828; présenté à la Chambre, 1981.
Stations agronomiques (subs.), 6040, 7721.
Stations de fumigation (subs.), 7770.
Steamers pour remplacer l'"Argus" et le "Challenger" (subs.), 8166.
Sténographes pour les comités (quest. Tolmie), 9109.
Stewart, quai (subs.), 4990.
Stoney-Creek, monument commémoratif de la bataille (subs.), 9004.
Stratford-centre, quai (subs.), 4132.
Subsides, mot. Fielding tendant à fixer la date de la discussion, 95.
Subventions postales et maritimes (subs.), 9244.
Sud-Africain (guerre du), sommes d'argent envoyées de Grande-Bretagne au Canada (quest. Schaffner), 665; dépenses effectuées par le gouvernement impérial et le gouvernement canadien (quest. Foster), 1271; scrips en faveur des vétérans (quest. Foster), 2262; pas de gratifications aux chirurgiens (quest. Sharpes), 3946.
Sud-Africain, certificats de terre aux volontaires (inc.), 9010.
Summerside: édifice public (subs.) 610; brise-lames (subs.), 2846.
Surrey (C.-A.), vente de terrains (quest. J. D. Taylor), 2418.
Swin's-Point et West-Head, enlèvement d'écueils (subs.), 1244.
Sydenham (rivière), travaux de protection (subs.), 3669.
Sydney-nord, dépôt des immigrants (subs.), 607.
Sydney (N.-E.), service de factage (quest. Maddin), 1071; demande, par M. Maddin, des doc. y rel., 1079.
Sydney-Mines, quai (subs.), 1244.
Sydney, service postal (quest. Maddin), 3313.
Syndicat Peager de Montréal, demande, par M. Monk, de doc. y rel., 1669.

TABAC, stations d'expérimentation pour la maturation (subs.), 8604; encouragement (subs.), 7770.
Tadoussac, quai (subs.), 4490.
Tarif américain: position du Canada (quest. Owen), 4976; négociations du Canada (quest. Lennox), 6078; (quest. Sproule), 6080; (quest. Lewis), 6218.
Tarif minimum des Etats-Unis (quest. Foster), 3227; observ. Foster, 3676.
Télégraphe: réseaux de l'Etat et du Yukon (quest. Foster), 2304; dans la Colombie-Anglaise, dans la Saskatchewan et l'Alberta, (subs.), 5924; ligne entre l'anse Saint-Jean et Saint-Alexis (quest. Girard), 9273.
Télégraphie sans fil (quest. Lewis), 3311; (subs.), 8939.
Tenecape, brise-lames (subs.), 1244.
Terminal Elevator Company, commerce des grains dans l'Ouest (inc.), 8655.
Terres fédérales: revenus et combensations dans l'Alberta et la Saskatchewan (quest. Lake), 3476; appointements du service extérieur (subs.), 8913.
Terrains houillers (dans l'Alberta et la Saskatchewan), montant de recettes perçues par le gouvernement: demande, par M. McCarthy, des doc. y rel., 435; aliénés par la couronne (quest. Campbell), 5278, 5869.
Terrains militaires, aliénation, dépôt, par sir F. Borden, d'un projet de rés., 2777.
Terrains d'écoles, ventes (quest. Lake), 6262.
Terres des Indiens: dans la province d'Alberta; (quest. Herron), 122; aliénation dans le district d'Algoma, 668; vente (quest. Armstrong), 828.
Terres, au Nord-Ouest (quest. Herron, Magrath, Meighen, Staples, Bradbury), 7307, 7308, 7309.
Terres (vendues ou louées dans le Nord-Ouest): demande, par M. Foster, de doc. y rel., 290; (affectées à l'entretien des écoles, vente à Régina), (quest. W. H. Sharpe), 454; octrois aux vétérans (quest. Daniel), 469; townships 52, 53, 54, rang 115, ouest du 5me méridien (quest. Wallace), 1451.
Territoires du Nord-Ouest, ports, rivières et ponts, améliorations (subs.), 4523.
Teulon, embranchement de (quest. Bradbury), 2083.
The Wharves, brise-lames (subs.), 1244.
Thornton, Dr, est-il au service de l'Etat (quest. Sharpe, de Lisgar), 659.
Thornbury, quai (subs.), 3671.
Three-Fathom-Harbour, brise-lames subs.), 1244.
Tiffin, améliorations du port (subs.), 6063, 6463.
Tignish, jetées (subs.), 2846.
Tombe-du-Géant (île), vente de bois (quest. G. Taylor), 4879.
Toney-River: jetées (subs.), 1244; travaux du port de refuge (demande de doc. par M. Rhodes), 3693; port (quest. Stanfield), 3886.
Toronto: port de quest. Reid), 3091; casernes Stanley (quest. Wallace), 3115; bureau de poste auxiliaire (quest. Foster), 3887; port (subs.), 4073; salle d'exercice (subs.), 8590.
Tourbière de l'Etat, exploitation (subs.), 8981.
Tracadie, édifice public (subs.), 627; améliorations (subs.), 3648.

Traité: entre le Japon et les Etats-Unis (quest. Hughes), 6079; Rush-Bagot (quest. Boyce), 6081.
Traité des eaux internationales, assentiment, dépôt de doc. par le très hon. sir Wilfrid Laurier, 6264.
Traité des eaux limitrophes, demande, par M. R. L. Borden, des doc. y rel., 1624; (quest. R. L. Borden), 1903.
Traités avec les Etats-Unis (quest. Macdonell), 279.
Traité franco-canadien: demande, par M. R. L. Borden, des documents y rel., 112; dépôt du projet de rés. y rel., 178; disc. en comité, 178; adoption, 207; (quest. Monk), 289; (quest. Armstrong), 1263.
Traité Rush-Bagot (quest. Boyce), 7915.
Traité français (quest. Foster), 9096.
Transcontinental: demande, par M. Paquet, de doc. rel. aux sommes d'argent, s'il en est, ont été reçues des divers départements fédéraux et de la commission du Transcontinental depuis le 1er mars 1908, par le "Soleil", la "Vigie", le "Daily Telegraph", de Québec, 4563; substances explosives, section F (quest. Robb), 4771; aviseurs de la commission (quest. Rhodes), 4776; levés et construction (subs.), 5519, 5537; explications par M. Lennox sur un fait personnel dans l'affaire Lumsden, 5870; interpellation sur l'attitude du comité dans l'affaire Lumsden, 5879; dépôt d'une prop. par M. Lennox, sur l'affaire Lumsden, 6142; observ. sur l'attitude du comité d'enquête Lumsden, 6352; dépenses diverses (quest. Lennox), 6747; expédition du blé (quest. Schaffner), 1274; demande, par M. Lennox, de doc. rel. aux noms et adresses d'ingénieurs du, 1782; plaintes des ingénieurs (quest. Lennox), 2259; exploration et tracé de la section est (quest. Lennox), 2408; aide-ingénieur de district du major Hodgins (quest. Lennox), 2409; dépôt du 2e rapport du comité d'enquête sur les accusations de M. Lumsden, 4217; adoption du 3e rapport, 4307; disc. d'une mot. relative à la sériation des déblais, 2460, 2504, 2633; amendement Lennox rejeté, 2773; sériation des déblais (quest. Lennox), 2865; (mot. Laurier), 3113; études et travaux de construction (subs.), 3235; trafic de la section est (quest. Foster), 3887; entreprise de MM. O'Brien, Fowler et McDougall (quest. Lennox), 3477, 3688; entreprise McArthur (quest. Lennox), 3688; ajustement de l'item en litige de 581 verges cubes d'excavation, spécifié comme devant être réduit à $10 au lieu de $2.50 la verge cube, tel que mentionné dans une lettre de l'auditeur général au secrétaire de la commission du chemin de fer transcontinental en date du 18 août 1909 (demande de doc. par M. Lennox), 3693; demande, par M. Crocket, de la correspondance échangée, entre le ministre des Chemins de fer et la commission du, au sujet de sous-entreprises, 678; bureau d'arbitrage (quest. S. Sharpe), 883; M. McIntosh est-il encore à son emploi (quest. Lennox), 886; lettre de M. Lumsden, en date du 30 octobre 1907 (quest. Lennox), 887; état des travaux entre Winnipeg et la jonction subérieure (quest. Monk), 169; trafic (quest. Henderson), 170; dates des entreprises (quest. Monk), 170; frais de construction et composition du personnel (quest. Jameson), 169; contrats pour sa construction dans le Nouveau-Brunswick, 402; (quest. Crocket), 402, 469; travaux non terminés (quest. Lennox), 407; commission (quest. Schaffner), 663; rapport des commissaires, 99; demande, par M. Meighen, des doc. rel. à l'échange de correspondance entre les raisons légales Rothwell et les commissaires du, 677; demande, par M. Lennox, des doc. rel. à une lettre de l'auditeur général au secrétaire de la commission, 678; dépenses excessives (int.), 8656; construction (subs.), 8770; enquête Lumsden, (quest. R. L. Borden), 9278.
Travail (ministère): dépôt du rapport, 7; traitement (subs.), 245; dépenses casuelles (subs.), 253; édifice à l'usage du (quest. G. Taylor), 660; infraction à la loi (inc.), 9007.
Travaux publics, dragage (subs.), 4995; études et inspections (subs.), 6034, 6035, 6039; ports et rivières, Port-Arthur et Fort-William (subs.), 6045; journée de travail, dépôt du 2e rapport du comité chargé d'examiner le bill 21 y rel., 2558; adoption du 2e rapport, 3047; commissions sur fournitures (quest. J. D. Taylor), 3342; demande de doc. rel. à la sériation de déblais, 3347; (ministère), dépôt du rapport, 7; traitement (subs.), 348; combien d'ingénieurs dans les provinces (quest. Barnard), 2420; hygiène (subs.), 7782.
Traynor's-Cove, quai (subs.), 3648.
Tremblay, J., paiement (quest. Girard), 9273.
Trent (canal de la vallée de la): levé hydrographique (quest. Lennox), 175; forme de radoub (quest. Hughes), 1275; (vallée de la), canal (quest. Owen), 468; (canal) creusement (subs.), 3279; indemnité pour dommages de l'inondation, et achat de terrain (subs.), 3294; améliorations (subs.), 3300; inondation (quest. Lennox), 3947; indemnités aux inondés (int. Lennox), 5497; construction (subs.), 5911; paiements rel. au canal (int. Lennox), 6437.
Tribunaux d'enquête militaire (quest. Worthington), 287.
Trois-Rivières: édifice public (subs.), 1013; quai (subs.), 4490.
Troupe permanente: effectif et dépense (quest. Worthington), 278; frais de représentation (quest. Worthington), 1618; écoles d'instruction (quest. Worthington), 1618; soins médicaux (quest. Worthington), 1687; solde et promotions (quest. Worthington), 1688; coût de l'entretien (quest. Worthington), 1881.
Troy (N.-E.), receveur de la poste (quest. Armstrong), 7674.
Truro, train de plaisir de, à Tatamagouche (quest. Stanfield), 1444; demande, par M. Lennox, de doc. y rel., 2424.
Tuberculose, prévention de la, dépôt, par M. Perley, d'un projet de rés., 1459; adoption, 1522.
Tunnel de l'Ile du Prince-Edouard, demande, par M. Warburton, des doc. y rel., 290.
Tusket-Wedge, quai (subs.), 1245.
Tuyaux d'égoût vitrifiés, montant des droits perçus (quest. Wallace), 4157.

UPPER-PROSPECT, brise-lames (subs.), 1245.
Upper-Washabuck, quai (subs.), 1245.
Uxbridge, édifice public (subs.), 8590.

VACANCES dans la représentation des districts électoraux de Waterloo-nord, Mont-

Vacances—*Suite.*
calm, Strathcona, Essex-nord, Middlesex-ouest, Lunenburg.
Vancouver: améliorations au port (subs.), 6464; essayerie (subs.), 8169; édifice public (subs.), 8604.
Veilleux, Charles, paiement (quest. Girard), 9274.
Verres, appareils, dépôt, par M. Fisher, d'une rés., 5934; adopt., 6210.
Vétérans du Sud-Africain, lettres patentes pour les (quest. W. J. Roche), 109.
Vétérans de 1866-67 (quest. Sharpe), 2308.
Vétérans canadiens, indemnité (quest. Papineau), 5869.
Vétérans, de l'incursion fénienne, explications sur un fait personnel par M. Thoburn, 7446.
Victoria: édifice de l'immigration (quest. Barnard), 1447, 2307; améliorations au port (subs.), 6464.
Victoria-Harbour (Ont.), améliorations (subs.), 6465.
Vieillesse, exécution de la loi de pension (subs.), 9246.
Voies et moyens, adoption de résolutions en comité, 5915.

WAKEFIELD, A. G., de Ranchvale, employé par le dpt. de l'Immigration (quest. Roche), 6217.
Walkerville, bureau de poste (quest. Wilcox), 1451.
Walton, George, somme payée par l'Intérieur (quest. Schaffner), 3947.
Walton, G., somme qui lui a été versée par l'Intérieur, demande de doc. par M. Schaffner, 5808.
Warwick, Thomas G., inscription de son immeuble (quest. Lake), 287.
Waterloo, édifice public (subs.), 8590.
Watha (réserve), vente de bois (quest. Wright), 891.
Watson, R. J., son emploi (quest. Burrell), 2626.
"Weekly Report", revue hebdomadaire (quest. Boyer), 3679.
Welland (canal): coût des travaux d'étude (quest. Foster), 2077; redressement du chenal (subs.), 3296; (quest. Staples), 9092; levés et sondages (subs.), 9258.
West-Advocate, brise-lames (subs.), 1245.
West-Bacaro, brise-lames (subs.), 1245.
West-Dublin-Bay, dragage (subs.), 1245.
Westminster, location de terrains (quest. J. D. Taylor), 2418.
Westmount, édifice public (subs.), 1018.
"Whig" de Kingston (quest. Edwards), 1878, 2562; demande de doc., 3692.
Whitby: bureau de poste (quest. S. Sharbe), 3683; édifice public (subs.), 8591.
Whitmount, transport du courrier (quest. Edwards), 5388.
Wiarton, brise-lames (subs.), 3671.
Wilcox, Oliver J., élu député, 652; sa présentation aux Communes, 1057; son nom ajouté à la liste des membres de comités permanents, 1057.
Williams, Arthur, sa déposition sur les mines canadiennes de nickel (int. de M. G. Gordon), 2309.
"William-Joliffe" nom de l'Etat (quest. Barnard), 2307.
Williamsville, bureau de poste (quest. Edwards), 7673.
Windsor, embranchement de (quest. Rhodes), 1447.
Windygates: bureau de poste de (quest. Sharpe), 3092, 3346; demande, par M. Sharpe, de tous papiers, correspondances et pétitions concernant le transfèrement du bureau de poste de Windygate, 4564.
Winnipeg: hôtel des postes (quest. Haggart), 3310; entrepôt de vérification (subs.), 8597; hôtel des postes (subs.), 8597; pavillon des immigrants (subs.), 8597.
Winnipeg (lac), quais (subs.), 4508.
Winnipeg-Beach: quai (quest. Bradbury), 7675; jetée de protection (subs.), 4513.
"Witherbee" remorqueur (quest. Taylor), 2084.
Wolfville, édifice public (subs.), 609.

YARMOUTH, port de, améliorations (subs.), 1257.
Yukon: importations (quest. McCarthy), 3690; édifices publics (subs.), 8606.
Yukon (rivière): enlèvement d'obstacles (subs.), 4991; améliorations (subs.), 4994.
Yukon (territoire): ports, rivières et ponts (subs.), 4994; services de l'administrateur (subs.), 5924.
Yukon, gouvernement du, frais d'administration (subs.), 8913.

ZINC (minerai), adopt. d'une rés., 6114.
Zinc, encouragement à la production, dépôt d'une rés. par M. Templeman, 5119.

3me PARTIE---PROJETS DE LOI

ABREVIATIONS—(adop.)—adoption ou adopté; (communic.)—communication; (déc.)—décision; (doc.)—documents; (explic.)—explication; (int.)—interpellation; (mot.)—motion; (1ère l.)—première lecture; (2e l.)—deuxième lecture; (3e l.)—troisième lecture; (sub.)—subsides, subvention ou crédit.

ACCISE (droit d'), (bill n° 9): dépôt, 158; 2e l., 549; disc. des articles, 549; 3e l., 857.
Aliments, pureté des (bill n° 131): dépôt, 2945.
Association des meuniers du Dominion (bill n° 111): dépôt, 2344; 2e l., 2504; disc. des art., 3678, 4094, 4141, 6091.
Association des marchands détaillants du Canada (bill n° 210): dépôt, 7672; 2e l., 8452; disc. en com. gén., 8844, 9017; 3e l., 9029.
Assurance, contrat (bill n° 166): dépôt, 5927; disc. gén., 8345; 2e l., 8348; disc. des art., 8348, 8883; 3e l., 8901.

BAIE d'Hudson (Cie d'assurance) (bill n° 43): dépôt, 541; 2e l., 785; 3e l., 3678.
Banques, dividendes non réclamés (bill n° 18): dépôt, 213; retrait, 1277.
Banques (loi modifiant la loi des) (bill n° 56): dépôt, 973; disc. gén., 2146; 2e l., 2150.
Banques (loi modifiant la loi des) (bill n° 57): dépôt, 974.
Banque des Marchands du Canada (tendant à constituer en corporation les administrateurs du fonds de retraite) (bill n° 133): dépôt, 3308; 2e l., 3436; 3e l., 3678.
Banque Dominion (bill n° 171): dépôt, 5927; 2e l., 6175; 3e l., 7168.
Barthelmes, Alexander Augustus (tendant à faire droit à (bill n° 162): dépôt, 5570; 2e l., 6039; 3e l., 6483.
Bassins de radoub (encouragement) (bill n° 229): dépôt, 9130; 2e l., 9197; disc. des art., 9197; 3e l., 9199.
Buttonshaw, George Robert (tendant à faire droit à) (bill n° 117): dép°t, 2860 ; 2e l., 2996; 3e l., 3678.
Biens en déshérence, dévolution à l'Etat (bill n° 206): dépôt, 7352; 2e l. et disc. des art., 8804; adopt., 8807.
Botterill, Roland James (tendant à faire droit à) (bill n° 225): dépôt, 8780; 2e l., 8801; 3e l., 9085.
British North American Mining Company (bill n° 27): dépôt, 399; 2e l., 585; 3e l., 3678.
British North-Western Fire Insurance Company (bill n° 216): dépôt, 8269; 2e l., 8451; 3e l., 9085.
Brownridge, James Thornton (tendant à faire droit à) (bill n° 202): dépôt, 7172; 2e l., 7642; 3e l., 8248.
Budget: mot. Fielding tendant à fixer la date de la discussion. 95; dépôt du budget principal, 159; observ., 220; discus. gén.. 1528, 1571, 1693, 1786, 1905, 1984, 2027, 2174, 2217, 2287, 2344, 2383.

CABLES sous-marins, réglementation des (bill n° 104): dépôt, 2254; 2e l., 6343; disc. en com. gén., 6346; 3e l., 6348; adopt. des modif. du Sénat, 8808.
Caisses d'épargne (modification de la loi sur les) (bill n° 76): dépôt, 1522.
Canadian Northern Alberta Railway Company (constituant en corporation) (bill n° 227): dépôt et 2e l., 8912; 3e l., 9111.
Canal de Montréal à Ottawa et à la baie Georgienne (compagnie du) (bill n° 58): dépôt, 1160; 2e l., 1408; discus. en com. gén., 2382; 3e l., 2382.
Canal maritime de Saint-Clair et de l'Erié (bill n° 136): dépôt, 3482; 2e l., 3633: 3e l., 5802.
Canal maritime du ch. de f. Erié-London-Tilsonburg (bill n° 137): dépôt, 3482; 2e l., 3633; 3e l., 6039.
Cantons de l'Est (compagnie du ch. de fer des) (bill n° 30): dépôt, 399; 2e l., 585; 3e l., 2026.
Chambre des communes (bill n° 60): dépôt, 1162.
Champs de bataille nationaux (bill n° 188): dépôt, 6215; 2e l., 6957; disc. en com. gén., 6957; 3e l., 6959.
Ch. de fer (modification de la loi sur les) (bill n° 2): dépôt, 95; discussion générale, 470; 2e l., 473.
——— (bill n° 3): dépôt, 96; disc. gén. 475; 2e l., 491.
——— (bill n° 4): dépôt, 97; disc. gén., 491; 2e l., 505.
——— (bill n° 5): dépôt, 98; disc. gén., 505; 2e l., 524.
Ch. de fer (modif. de la loi) (bill n° 24): dépôt, 269; 2e l., 1369.
Ch. de fer (modif. de la loi) (bill n° 39): dépôt, (omis dans le compte rendu); 2e l., 2287.
Ch. de fer (modif. de la loi) (bill n° 48): dépôt, 654; disc. gén., 2142; 2e l., 2145.
Ch. de fer (modific. de la loi) (bill n° 53: dépôt, (omis dans le compte rendu); renvoi au comité, 2278.
——— (bill n° 66): dépôt, 1370.
Ch. de fer (modific. de la loi) (bill n° 145): dépôt, 4139; 2e l., 8826; disc. des art., 8827; 3e l., 8844.
Ch. de fer (modific. de la loi) (bill n° 174): dépôt, 5931.
Ch. de fer (modific. de la loi) (bill n° 232): dépôt, 9168 ; 2e l. et disc. des art., 9207; 3e l., 9211.
Chemins de fer. subventions (bill n° 226): dépôt, 8904; 2e l., 8904; disc. des art., 8904; 3e l., 9111.
Ch. de fer de l'Alberta à la Colombie-Anglaise (bill n° 214), 9085.
Ch. de fer de l'Alberta à la rivière de la Paix et à l'Est (bill n° 219): dépôt, 8383; 2e l., 8801; 3e l., 9085.

Ch. de fer de l'Algoma central à la baie d'Hudson (bill n° 110): dépôt, 2344; 2e l., 2504; 3e l., 3633.
Ch. de fer de la baie de Quinté (bill n° 139): dépôt, 3581; 2e l., 3679; 3e l., 6039.
Ch. de fer de Brandon à la Saskatchewan et à la baie d'Hudson (bill n° 213): 8271; 3e l., 9085.
Ch. de fer de Brockville à Ottawa et au Saint-Laurent, (bill n° 160): dépôt, 5570; 2e l., 6039.
Ch. de fer de Calgary à Edmonton (bill n° 89): dépôt, 1828; 2e l., 2026; disc. des articles, 2818; 3e l., 3261.
Ch. de fer de Calgary à Fernie (bill n° 168): dépôt, 5927; 2e l., 6175; 3e l., 6522.
Ch. de fer Campbellford, Lake Ontario and Western (bill n° 28): dépôt, 399; 2e l., 585; 3e l., 1408.
Ch. de fer Canadien du Nord (bill n° 61): dépôt, 1259; 2e l., 1571; disc. en com. gén., 3327; 3e l., 3328.
Ch. de fer Canadien du Nord d'Ontario (bill n° 106): dépôt, 2304; 2e l., 2408; 3e l., 6039.
Ch. de fer central de la Saskatchewan (bill n° 121): dépôt, 2459; 2e l., 2865; 3e l., 5018.
Ch. de fer de colonisation du nord de Québec (152) 2e l., 5019; disc. en com. gén., 6037; 3e l., 6175.
Ch. de fer Dominion-Atlantic (bill n° 172): dépôt, 5927; 2e l., 6175; 3e l., 6522.
Ch. de fer d'Edmonton à Dunvegan et à la Colombie-Anglaise (bill n° 78): dépôt, 1616; 2e l., 1825; 3e l., 2383.
Ch. de fer d'Esquimault à Nanaïmo (bill n° 62): dépôt, 1259; 2e l., 1571; 3e l., 2818.
Ch. de fer de l'Est et de la baie James (bill n° 128): dépôt, 2945; 2e l., 3262, 6081; 3e l., 6175.
Ch. de fer de l'Est de l'île de Vancouver (bill n° 130): dépôt, 2945; 2e l., 3262; 3e l., 6039.
Ch. de fer de l'Est de Toronto (bill n° 116): dépôt, 2344; 2e l., 2504; disc. en com. gén., 7137; 3e l., 7258.
Chemins de fer de l'Etat, réclamations contre les, (bill n° 151) : dépôt, 4656 ; 2e l., 6959; disc. en com. gén., 6959; 3e l., 6960.
Chemins de fer de l'Etat, caisse de prévoyance des employés (bill n° 19): dépôt, 213; disc. gén., 1200; retrait, 2781.
Ch. de fer du Grand-Tronc (bill n° 164): dépôt, 5386; 2e l., 5803; 3e l., 6483.
Ch. de fer Hamilton à Waterloo et à Guelph (bill n° 79): dépôt, 1616; 2e l., 1826; disc. en com. gén., 7106; 3e l., 7258.
Ch. de fer de Kingston à Smith's-Falls et à Ottawa (bill n° 146): dépôt, 4366; 2e l., 4489; 3e l., 7168.
Ch. de fer de London au lac Erié (bill n° 91): dépôt, 1828; 2e l., 2026; disc. en com. gén., 4155; 3e l., 4157.
Ch. de fer de la Gatineau à l'Ungava (bill n° 190): dépôt, 6261; 2e et 3e l., 7168, 8248.
Ch. de fer de Guelph-Junction (bill n° 218): 8463, 2e l., 8800; disc. en com. gén., 9049; 3e l., 9085.
Ch. de fer Kamloops and Yellow Head Pass (bill n° 31): dépôt, 399; 2e l., 585; 3e l., 1408.
Ch. de fer Manitoba et Nord-Ouest (bill n° 63): dépôt, 1259; 2e l., 1571; 3e l., 2818.
Ch. de fer du Manitoulin et de la Rive Nord (bill n° 113): dépôt, 2344; 2e l., 2504; disc. en com. gén., 3624; 3e l., 3626.
Ch. de fer de Montréal aux comtés du Sud (bill n° 169): dépôt, 5927; 2e l., 6039; 3e l., 6483.
Ch. de fer de Montréal à Kapitachuan et à la baie de Rupert (bill n° 167): dépôt, 5927; 2e l., 6039; 3e l., 6483.
Ch. de fer de la rivière Nelson (bill n° 52): dépôt, 826; 2e l., 1010; disc. en com. gén., 5083, 5525, 5572; 3e l., 5612.
Ch. de fer Northern Empire (bill n° 154): dépôt, 5570; 2e l., 6039; 3e l., 6522.
Ch. de fer de l'Ontario central (bill n° 90): dépôt, 1828; 2e l., 2026; 3e l., 3633.
Ch. de fer d'Ontario et d'Ottawa (bill n° 129): dépôt, 2945; 2e l., 3262; 3e l., 6039.
Ch. de fer d'Ottawa et de la vallée de la Rideau à Brockville (bill n° 183): dépôt, 6212; 2e l., 6483; 3e l., 7168.
Ch. de fer d'Ottawa à l'Est de Montréal (bill n° 107): dépôt, 2304; 2e l., 2408; 3e l., 3633.
Ch. de fer de l'Ouest de la Colombie (bill n° 29): dépôt, 399; 2e l., 585; 3e l., 2383.
Ch. de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa (bill n° 34): dépôt, 399; 2e l., 585; disc. des articles, 1441; 3e l., 1443.
Ch. de fer du Pacifique-Canadien (bill n° 96): dépôt, 1982; 2e l., 2216; disc. en com. gén., 3327; 3e l., 3327.
Ch. de fer du Pacifique à l'Atlantique (bill n° 97): dépôt, 1982; 2e l., 2216; 3e l., 3633.
Ch. de fer de la passe du Pin (bill n° 46): dépôt, 541; 2e l., 785; 3e l., 1443.
Ch de fer de Prince-Albert a la baie d'Hudson (bill n° 69): dépôt, 1436; 2e l., 1825; disc. en com. gén., 5110.
Ch de fer radial de la rivière à La-Pluie (bill n° 108): dépôt, 2304; 2e l., 2408, 6084; 3e l., 6091.
Ch. de fer terminal d'Essex (bill n° 203): dépôt, 7173; 2e l., 7642; 3e l., 9085.
Ch. de fer de la vallée de l'Ottawa (bill n° 64): dépôt, 1259; 2e l., 1571.
Ch. de fer de la vallée de la rivière Chaudière (bill n° 68): dépôt, 1436; 2e l., 1825; 3e l., 2383.
Ch. de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon (bill n° 83): dépôt, 1678; 2e l., 2026; 3e l., 4489.
Ch. de fer de Vancouver à Coast-Kootenay (bill n° 93): dépôt, 1828; 2e l., 2072; 3e l., 2818.
Ch. de fer Walberton and Lucknow (bill n° 37): dépôt, 399; 2e l., 586; 3e l., 1408.
Ch. de fer de l'Ouest d'Ontario au Pacifique (bill n° 38): dépôt, 399; 2e l., 586; 3e l., 1408.
Coalitions commerciales (bill n° 101): dépôt, 2169; dépôt d'un proj. de rés., 2626; disc. des art., 8285; 3e l., 8384; adopt. des modif. du Sénat, 9213.
Code criminel, accidents d'automobiles (bill n° 13): dépôt, 209; 2e l., 2146; 3e l., 9163.
Code criminel, port d'armes (bill n° 14): dépôt, 211.
Code criminel (modification de la loi sur le) (bill n° 75): dépôt, 1439; 2e l., 2168.
Code criminel (modification de la loi sur le) (bill n° 85): dépôt, 1679; disc. gén., 2282; 2e l., 2286; disc. des articles, 2286; 3e l., 2287.
Collège royal militaire (modific. de la loi) (bill n° 180): dépôt, 6111; 2e et 3e l., 6439.
Commission d'embellissement d'Ottawa (bill n° 230): dépôt, 9138; 2e l. et disc. en com. gén., 9205; 3e l., 9206.
Compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie des manufacturiers du Canada central (bill n° 123): dépôt, 2560; 2e l., 2865; 3e l., 5802; adopt. des modif. du Sénat, 9089.

Compagnie d'assurance mutuelle contre l'incendie des manufacturiers de l'est du Canada (bill n° 124): dépôt, 2560; 2e l., 2865; 3e l., 5802.
Compagnie d'assurance contre la vie Protectorate (bill n° 189): dépôt, 6261; 2e l., 6483; 3e l., 7168.
Compagnie de ch. de fer et de navigation Vancouver, Victoria and Eastern (bill n° 99): dépôt, 1982; 2e l., 2217; disc. en com. gén., 5112; 3e l., 5113.
Compagnie de ch. de fer et de transportation de Bouctouche (bill n° 215): 8248; 3e l., 9085.
Compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique (bill n° 127): dépôt, 2775; 2e l., 3262; 3e l., 5020.
Compagnie de machines à papier perfectionnées (bill n° 67): dépôt, 1436; 2e l., 1825; disc. en com. gén., 3313.
Compagnie de la Merchants and General Insurance (bill n° 82): dépôt, 1678; 2e l., 2026; disc. des articles, 2864; 3e l., 3261.
Compagnie Mond Nickel, à responsabilité limitée (bill n° 92): dépôt, 1828; 2e l., 2026; disc. des articles, 3261.
Compagnie de navigation Richelieu et Ontario (bill n° 114): dépôt, 2344; 2e l., 2504; 3e l., 4157.
Compagnie du pont et du tunnel de Burrard-Inlet (bill n° 118): dépôt, 2459; 2e l., 2818; 3e l., 4557.
Compagnie du terminus central de Toronto (bill n° 70): dépôt, 1436; 2e l., 1825.
Compagnie Trust and Loan of Canada (bill n° 98): dépôt, 1982; 2e l., 2383; 3e l., 5802.
Compagnie Western Canada Power (bill n° 86): dépôt, 1783; 2e l., 2026; disc. des art., 3626; 3e l., 4097.
Compagnie de force et de transmission d'Ottawa et de Montréal (constituant en corporation) (bill n° 178): dépôt, 6078; 2e l., 7168; disc. des art., 9029; 3e l., 9085.
Conflits industriels (loi modifiant la loi des) (bill n° 23): dépôt, 268; 2e l., 1369.
Congregational Union of Canada (tendant à constituer en corporation) (bill n° 142): dépôt, 3678; 2e l., 3833; 3e l., 5115.
Conservation des richesses naturelles (modification de la loi sur la) (bill n° 84): dépôt, 1678.
Coopération (bill n° 50): dépôt, 745; 2e l. et renvoi au comité, 3386.
Corporation épiscopale catholique de Temiskaming (bill n° 170): dépôt, 5927; 2e l., 6039; 3e l., 6483.
Cours et chutes d'eau dans la zone de la voie ferrée de la Colombie-Anglaise (bill n° 187): dépôt, 6213; 2e l., 6726; disc. en com. gén., 6727, 8857, 9140.
Courses de chevaux (pour les réglementer) (bill n° 81): dépôt, 1616.

DE MAR, Edna Shibley (tendant à faire droit à) (bill n° 223): dépôt, 8780; 2e l., 8801; 3e l., 9085.
Différends industriels, en quêtes dans les (modif. de la loi) (bill n° 197): dépôt, 6965; 2e l., 8435; disc. des art., 8435; 3e l., 8440.
Douanes et pêcheries (modification de la loi) (bill n° 138): dépôt, 3475; 2e et 3e l., 6535.
Douanes (modif. de la loi) (bill n° 200): dépôt, 6967.
Douanes (modif. de la loi) (bill n° 233): dépôt, 9197; 2e l., 9279; 3e l., 9293.
Drinkle, Hope-Eileen-Moreland (tendant à faire droit à) bill n° 134): dépôt, 3308; 2e l., 3436; 3e l., 3678.
Droits d'auteur (loi modifiant le Code criminel) (bill n° 41): dépôt, 452; 2e l., 851; disc. des articles, 853.

EAUX navigables, protection des (modification de la loi) (bill n° 103): dépôt, 2253; disc. gén., 5986; 2e l., 5992; disc. en com. gén., 6548, 7337; 3e l., 7450.
Echiquier, cour de l', (modification de la loi) (bill n° 159): dépôt, 5273; 2e l., 6528; disc. en com. gén., 6528; 3e l., 6533.
Edmonton au lac de l'Esclave (compagnie du ch. de fer) (bill n° 42): dépôt, 541; 2e l., 785; 3e l., 1408.
Elections fédérales (loi modifiant la loi des) (bill n° 22): dépôt, 267; disc. gén., 1339; renvoi à six mois, 1369.

FEDERATION des chambres de commerce de la province de Québec (bill n° 220): dépôt, 8627; 2e l., 8801; 3e l., 9085.
Finance provisoire, loi de (bill n° 173): 1re, 2e et 3e lectures, 5937.
———(bill n° 196): 1re, 2e et 3e l., 6753.
———(bill n° 235): 1re, 2e et 3e l., 9295.
Fleming, Helena-Miller (tendant à faire droit à) (bill n° 179): dépôt, 6078; 2e l., 6175; 3e l., 7642.
Forster, James Alexander (tendant à faire droit à) (bill n° 221): dépôt, 8780; 2e l., 8801; 3e l., 9085.

GAZ, inspection du (modification de la loi) (bill n° 132): dépôt, 3225; 2e l., 5992; disc. en com. gén., 5993; 3e l., 5999.
Graines de semence, inspection (bill n° 16): dépôt, 212; 2e l., 692.
Grains du Manitoba (renvoi du projet de résolution), 546; amendement à la loi relative aux, 692; (bill n° 49): dépôt, 697; retrait, 5986.
Grains du Manitoba (modif. de la loi sur les) (bill n° 88): dépôt, 1785.
Gratifications aux volontaires (modification de la loi) (bill n° 163): dépôt, 5273; disc. gén., 6729; 2e l., 6743; disc. des art. 8481, 8810; 3e l., 8821.
Green, James-Albert, (tendant à faire droit à) (bill n° 153): dépôt, 5386; 2e l., 5802; 3e l., 6483.
Green, John, (tendant à faire droit) (bill n° 201): dépôt, 7172; 2e l., 7642; 3e l., 8248.

HEURES de travail dans les travaux publics (bill n° 21): dépôt, 267; disc. gén., 1278; 2e l., 1335; renvoi à un comité spécial, 1339.
Holden, Clara-Louise (tendant à faire droit à) (bill n° 149) dépôt (omis dans le compte rendu); 2e l., (omis dans le compte rendu); 3e l., 6039.

IMMIGRATION (modif. de la loi sur l') (bill n° 102): dépôt, 2251; 2e l., 5809; disc. en com. gén., 5840, 6123, 6144, 6175; 3e l., 6210; adopt. des modif. du Sénat, 8821.
Immigration (modification de la loi au sujet de port d'armes) (bill n° 135): dépôt, 3309.
Indiens (modification de la loi) (bill n° 141): dépôt, 3581; 2e l., 6251, 6266; 3e l., 6267.
Insectes destructeurs, protection contre les (bill n° 20): dépôt, 220; 2e l., 5937; disc. en com. gén., 5937, 5940; 3e l., 5985.
Inspection et vente (loi modifiant la loi de) (bill n° 40): dépôt, 451 (proposition Currie renvoyée), 542; retrait du projet de loi, 692.
Inspection et vente (modification de la loi) (bill n° 54): dépôt, 854.

Institut de Notre-Dame des Missions (bill n° 80): dépôt, 1616; 2e l., 2026; disc. en com. gén., 3314.
Intérêt (modific. de la loi sur l') (bill n° 8): dépôt, 129; disc. gén., 524; 2e l., 538; retrait, 1277.
Intérêt (modification de la loi sur l') (bill n° 73): dépôt, 1439; disc. gén., 2152; 2e l., 2166; disc. des articles, 2166; 2273.
Intérêt (modification de la loi) (bill n° 122): dépôt, 2459.
Intercolonial, lignes de raccordement (bill n° 17): dépôt, 212; discus. gén., 1162; 2e l., 1193; disc. en comité général, 1193; 3e l., 1904; 2e délibération, 2312; adoption définitive, 2336; adopt. des modif. du Sénat, 8823; rejet de modif. du Sénat, 9264.
International Waterways, Canal and Construction Company (bill n° 119): dépôt, 2459; disc. gén., 2819, 3328; renvoi au comité, 3333; retrait, 7907.
Irrigation (modif. de la loi) (bill n° 186): dépôt, 6212; 2e l., 6547; disc. en com. gén., 6547; 3e l., 6548.

JUGES de la cour supérieure de Québec et du banc du roi au Manitoba (modif. de la loi) (bill n° 207): dépôt, 7361; 2e l., 8803; disc. des art. et adop., 8805.

LAURENTIAN Insurance Company of Canada (bill n° 176): dépôt, 6000; 2e l., 7168; 3e l., 7642.
Laurie, Archibald (tendant à faire droit à) (bill n° 147): dépôt (omis dans le compte rendu des débats); 2e l., 5019; 3e l., 6039.
Lillie, Clifford Buell (tendant à faire droit à) (bill n° 224): dépôt, 8780; 2e l., 8801; 3e l., 9085.
Liquidations: (modification de la loi sur les) (bill n° 65): dépôt, 1259; disc. gén., 2150; 2e l., 2151; renvoi à un comité spécial, 2151; disc. en com. gén., 9166; 3e l., 9168.
Loi électorale (modification de la loi) (bill n° 109): dépôt, 2304.
Lumière du jour, son utilisation (bill n° 72): dépôt, 1438.

MARINE marchande, inspection des navires (bill n° 15): dépôt, 211; disc. gén., 538; 2e l., 540.
Marine marchande (modification de la loi sur la) (bill n° 74): dépôt, 1439; disc. gén., 2278; 2e l., 2282.
Marine marchande (modification de la loi sur la) (bill n° 77): dépôt, 1522.
Marine militaire du Canada (bill n° 95): dépôt, 1829; disc. gén., 3116, 3390, 3482, 3780, 3833, 3894, 3961, 4173, 4219, 4259, 4319, 4368, 4564, 4657, 4795, 4880, 5120, 5196, 5281; rejet au scrutin, du sous-amendement Monk, 5378, de l'amendement Borden, 5384; disc. gén., 5390; rejet au scrutin de l'amendement Northrup, 5479; 2e l., 5482; disc. des art., 7783; 3e l., 7923.
Maxwell, Jessie-Maude-Mary (tendant à faire droit à) (bill n° 144): dépôt, 4049; 2e l., 4157; 3e l., 4557.
McArthur, Frederick-Joseph-Gustin (tendant à faire droit à) (bill n° 140): dépôt, 3581; 2e l., 4097; 3e l., 4557.
Milice, pensions (modif. de la loi) (bill n° 194): dépôt, 6439; 2e l., 6536; disc. en com. gén., 6536; 3e l., 6540.
Montmagny (compagnie d'assurance mutuelle contre le feu) (bill n° 51) à l'effet de changer son nom en Manufacturers Fire Insurance Co., dépôt, 826; 2e l., 1010; disc. en com. gén., 2404; 3e l., 2405.
Montréal, commissaires du port, autorisation d'un nouveau prêt (bill n° 191): dépôt et 2e l., 6232; 3e l., 6960.
Morrisburg Ferry Dock Company, (constituant en corporation) (bill n° 177): dépôt, 6077; disc. gén., 6175; 2e l., 7168.

NAVIRES, limite de la cargaison des, (bill n° 10): dépôt, 167; 2e l., 2145.
——— télégraphie sans fil à bord des, (bill n° 11): dépôt, 168; 2e l., 2146.
——— inspection des (bill n° 47): dépôt,, 541.
Nicoll, Emily Maud (tendant à faire droit à) (bill n° 222): dépôt, 8780; 2e l., 8801; 3e l., 9085.
Nicola, Kamloops and Similkameen Coal Company (bill n° 32): dépôt, 399; 2e l., 585; 3e l., 1408.
Northern Mortgage Company of Canada (bill n° 33): dépôt, 399: 2e l., 585; renvoi, 2404; 3e l., 2504.
Numéraire (modif. de la loi) (bill n° 195): dépôt, 6535; 2e l., 6980; disc. en com. gén., 6980, 7002; 3e l., 7008.

PARIS sur les courses de chevaux (bill n° 6): dépôt, 98; disc. gén., 905; 2e l., 972; disc. en com. gén., 6754, 6867, 7643; 3e l., 7655.
Pêche, permis aux vaisseaux de (bill n° 199: dépôt, 6966.
Pêcheries (modific. de la loi) (bill n° 192): dépôt, 6251; 2e l., 8440; disc. des art., 8440, 8467; 3e l., 8481.
Pétrole brut, primes (bill n° 208): dépôt, 7385; 2e l., 8539; disc. en com. gén., 8539; 3e l., 8541.
Phœnix (Cie d'assurance) (bill n° 45 : dépôt, 541; 2e l., 785; 3e l., 1443.
Pioneers Loan Company (tendant à constituer en corporation) (bill n° 211): dépôt, 7907; 2e l., 8271; 3e l., 9085.
Postes (modif. de la loi) (bill n° 197): dépôt, 6744; 2e l. et disc. en com. gén., 7700; 3e l., 7718.
Presse associée du Canada (subvention) (bill n° 228): dépôt, 2e et 3e l., 9119.
Primes sur le fer et l'acier (bill n° 231): dépôt, 9139; 2e l., 9199; disc. des art., 9199; 3e l., 9205.
Pringle, Cecilia (tendant à faire droit à) (bill n° 157): dépôt (omis du compte rendu); 2e l., 5802; 3e l., 6483.
Prisons et maisons de correction (modif. de la loi) (bill n° 217): dépôt, 8270; 2e l., 8802; disc. des art., 8802; 3e l., 8803.

RECHABITES, ordre indépendant des (bill n° 112): dépôt, 2344; 2e l., 2504: 3e l., 4097.
Reed, Ada-Ann, (tendant à faire droit à) (bill n° 158): dépôt, 5386; 2e l., 5803; 3e l., 6483.
Rentes viagères servies par l'Etat (modif. de la loi) (bill n° 212): dépôt, 7907; 2e l., 6681; disc. en com. gén., 6682; 3e l., 6684.
Ressources naturelles, conservation (bill n° 185): dépôt, 6212; disc. gén., 6684; 2e l., 6690; disc. en com. gén., 6690, 6712; 3e l., 6979.
Restigouche Boom Company (tendant à changer son nom en celui de Restigouche Log Driving and Boom Company (bill n°

150): dépôt, 4656; disc. gén., 5113; 2e l., 5115; disc. en com. gén., 6513.
Royal Guardians (bill n° 120): dépôt, 2459; 2e l., 2865; disc. en com. gén., 7641; 3e l., 7642.

SAINT-JEAN, port de (bill n° 204): dépôt, 7306; 2e l., 8531; disc. en com. gén., 8531; 3e l., 8539.
St. Lawrence Power Transmission Company (bill n° 115): dépôt, 2344; 2e l., 2504; disc. en com. gén., 5612, 6573, 6694, 7025, 7086; 3e l., 7635; modif. du Sénat, 9086.
Scott, Elmore Walter (tendant à faire droit à) (bill n° 165): dépôt, 5865; 2e l., 6096; 3e l., 7642
Semences, contrôle des graines de, (modific. de la loi) (bill n° 55): dépôt, 857; 2e l., 2781; disc. des articles, 2782; 3e l., 2808.
Serment, forme du (bill n° 100): dépôt, 1982.
Serments politiques (bill n° 1): dépôt, 3.
Service civil (modif. de la loi) (bill n 175): dépôt, 5930.
Service civil (modif. de la loi) (bill n° 205): dépôt, 7337; disc. en com. gén., 7681; 3e l., 7923; adopt. des modif. du Sénat, 9207.
Shea, Bernard (tendant à faire droit à) (bill n° 148) dépôt (omis dans le compte rendu); 2e l., 5019; 3e l., 6039.
Sociétés coopératives de crédit (bill n° 26): dépôt, 356; 2e l. et renvoi au comité, 3386.
South Ontario Pacific Railway Company (bill n° 35): dépôt, 399; 2e l., 585; 3e l., 1408.
Sovereign Trust Company (bill n° 161): dépôt (omis dans le compte rendu des débats); 2e l., 5802; 3e l., 6039.
Sud-Africain, primes aux volontaires du (modif. de la loi sur les) (bill n° 87): dépôt, 1783; décision de l'O., 1827.

TELEGRAPHES (modif. de la loi) (bill n° 105): dépôt, 2255; 2e l., 6348; disc. en com. gén., 6348; 3e l., 6348; adopt. des modif. du Sénat, 8809.
Télégraphes (modif. de la loi) (bill n° 234): dépôt, 2e et 3e l., 9211.
Tempérance (modif. de la loi) (bill n° 209): dépôt, 7565; 2e l., 8801; disc. des art., 8801; 3e l., 8802.
Terminale Centrale de Montréal (Compagnie) (bill n° 44): dépôt, 541; 2e l., 785; 3e l., 4489.
Terrains de l'Etat (près de Toronto et de Winnipeg) aliénation et acquisition (bill n° 181): dépôt, 6114; 2e l., 6273; disc. en com. gén., 6273, 6339; 3e l., 6341.
Terres fédérales (modific. de la loi sur les) (bill n° 94); dépôt, 1828.
Terres fédérales (modific. de la loi) (bill n° 143): dépôt, 3880.
Titres de biens-fonds (bill n° 125): dépôt, 2623; 2e et 3e l., 6251; adopt. des modif. du Sénat, 8822.
Traité franco-canadien (bill n° 12): dépôt, 207; disc. gén., 745, 785; 2e l., 824; disc. sur la 3e l., 858; 3e l., 869; sanction royale, 973; dépêche de Paris (quest. Foster), 1785; (quest. R. L. Borden), 1903; ratification, 2950.
Traité franco-canadien (correction d'une faute typographique) (bill n° 126): dépôt, 2623; 2e l., 6979; 3e l., 6980.
Transport des marchandises par eau (bill n° 25): dépôt, 269; disc. gén., 1372; 2e l., 1375, disc. des art., 8410; 3e l., 8435.

UNION Life Assurance Company (bill n° 36): dépôt, 399; 2e l., 585; renvoi, 2213; 3e l., 2383.
Unités de mesure de l'électricité (bill n° 7): dépôt, 98; retrait, 5985.

VALLEE du Saint-Maurice (compagnie du ch. de fer) (bill n° 59): dépôt, 1160; 2e l., 1408; 3e l., 2383.
Verres, appareils (bill n° 184): dépôt, 6211; 2e l., 6341; disc. en com. gén., 6342; 3e l., 6343.
Viandes et conserves alimentaires (modif. de la loi) (bill n° 193): dépôt, 6261; 2e l., 6628; disc. en com. gén., 6629, 6681; 3e l., 6978.
Voies de fait et injures corporelles (bill n° 71): dépôt, 1436; 2e l., 2151.

WEYBURN Security Bank (bill n° 156): dépôt (omis dans le compte rendu du 8 mars); 2e l., 5805; 3e l., 6039.